Schaffsteins Grüne Bändchen

Die deutsche Flotte

Vierzigstes der Grünen Bändchen, herausgeg.

von Nicolaus Henningsen

V 3217

Die deutsche Flotte

in ihrer geschichtlichen Entwickelung, ihren Seekämpfen, Seereisen, Schiffsgattungen und Seekriegswaffen geschildert von

Admiralitätsrat Georg Wislicenus

Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft
Station Vigo
398

Mit Zeichnungen von Professor Willy Stöwer

Club Estudios
FRIEDRICH
Sección Biblioteca

Vierzigstes der Grünen Bändchen
herausgegeben von Nicolaus Henningsen

Verlegt bei Hermann & Friedrich Schaffstein
in Cöln am Rhein

A 082.1 Gru 12°
R 0953

Schaffsteins Grüne Bändchen bringen Quellen zur Geschichte und Geographie: Chroniken, Kriegstagebücher, Reisebeschreibungen, Berichte berühmter Entdecker u. a.

Anfragen, die den Inhalt des Bändchens betreffen, werden an den Herausgeber erbeten: Hamburg 26.

Den Druck dieses Bändchens besorgte die Roßberg'sche Buchdruckerei in Leipzig.

Inhalt

Seite

Die deutsche Flotte 5
Alte Spuren deutscher Seetüchtigkeit. Hansische Seemacht . 9
Die brandenburgisch-preußische Marine 21
Die norddeutsche und deutsche Marine 1867—1888 . . 36
Die Flotte Kaiser Wilhelms II. 53

*

Die Bilder Seite 35, 39, 49, 65, 67, 69, 73, 77, 85 sind dem bei August Scherl Berlin erschienenen Werke „Kaiser Wilhelm II. und die Marine" von Professor Willy Stöwer mit Genehmigung des Verlags entnommen.

Die deutsche Flotte

Zu allen Zeiten gab es Völker, die nicht seetüchtig waren, die das Meer, den Tummelplatz kühner, tatkräftiger Seefahrer, fürchteten. Solche Völker, wie die Ägypter des Altertums, die Mongolen des Mittelalters und einige romanische Stämme der neueren Zeit, taten freilich besser, auf ihrer Scholle sitzen zu bleiben oder doch das Meer als den Grenzwall ihrer Wanderungen zu betrachten.

Den Deutschen hat es an Seetüchtigkeit nie gefehlt, das ist geschichtlich nachweisbar; kernige Seeleute bevölkerten von jeher die deutschen Küsten der Nord- und Ostsee, wurden auch zuzeiten Herren der heimischen Meere. Aber im deutschen Hinterland, im weiten Binnenland, fehlte jahrhundertelang das bewußte, ernsthafte Streben nach Seegeltung. Wohl saß Unternehmungs- und Wanderlust Deutschlands Jugend seit Jahrtausenden in Fleisch und Blut. Aber das Wanderziel führte nur selten über See, lag zumeist auf dem festem Lande. Unausrottbare Uneinigkeit in deutschen Gauen machte Volk und Fürsten meerfremd; die besten Kräfte wurden im inneren Zwist verbraucht, die großen Erfolge der Hansestädte zur See blieben ungenutzt.

So geschah es, daß kleinere germanische Volksstämme frühzeitiger als kühne Hochseefahrer überseeische Besitztümer erkämpften. Der kleine, aber kriegerische und kluge Stamm der blonden Angelsachsen wurde zum Herrenvolk der Erde, weil er alle Meere und also alle überseeischen Küstengebiete mit seinen Flotten beherrschen konnte, während seine schwerfälligen und zänkischen deutschen Vettern religiöser und dynastischer Streitfragen halber einander gegenseitig die Köpfe einschlugen, ohne zu beachten, was draußen über See in fremder Welt sich entwickelte. In heißer, blutiger und stets zielsicherer Arbeit eines selbstbewußten, einheitlich handelnden Volkes wuchs das riesige britische Weltreich heran, in dem die Sonne nicht untergeht, weil es alle Erdteile umspannt. Währenddessen ließ Deutschland viele seiner besten und kühnsten Söhne in die Fremde wandern, ohne ihnen irgendwie Schutz und Schirm außerhalb der eigenen Grenz-

marken zu gewähren. Noch bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts war darum auch der Betrieb deutscher Handelsschifffahrt weit geringer und für das Volkswohl viel unbedeutender, als bei unsern niederdeutschen Stammesgenossen, den Niederländern, und bei den nordgermanischen Völkchen der Dänen, Schweden und Norweger. Diese kleinen aber festgefügten Staatengebilde waren jahrhundertelang mit ihren kampfbewährten Kriegsflotten ungleich viel mächtiger zur See, als das große, aber uneinige und in Kleinstaaten zersplitterte Deutsche Reich.

Das Sehnen nach Seegeltung ist in Deutschland schon Jahrhunderte alt; klarblickende Vaterlandsfreunde haben ihm schon frühzeitig Ausdruck gegeben. Unter den ersten war der Große Kurfürst, Friedrich Wilhelm von Brandenburg; er plante „als ein getreuer Churfürst des Reichs zur Wiederaufrichtung der verfallenen Commercien im Heiligen Römischen Reiche" die Begründung einer Ostindischen Handelskompanie, um die Blicke der deutschen Fürsten aufs Meer zu lenken und bei den Deutschen nach dem unseligen Dreißigjährigen Krieg überseeischen Wagemut zu wecken. Denn mit der geplanten Fürstenkompanie sollte auch eine Reichsmarine gegen Schweden, Türken und andere Feinde geschaffen werden. Aber der schöne Plan fand in der verworrenen Politik keine Stütze. Auch Friedrich der Große, der mit einer Welt von Feinden auf dem Festlande zu kämpfen hatte, konnte seinen Wunsch nach Betätigung zur See nicht genügend zur Geltung bringen.

Zu seiner Zeit träumten schon einzelne Patrioten von einer Reichsflotte. Die Würde des mittelalterlichen Reichsadmirals wiederherzustellen schlug v. Memmingen 1754 in einer Flugschrift vor. Der scharfsinnige Justus Möser beklagte 1767 in seinen „Patriotischen Phantasien", daß der Hansabund durch die Schuld der deutschen Fürsten keine Unterstützung beim Reich gefunden; „ein Ratsherr von Hamburg würde am Ganges Befehle erteilen" — Indien würde von Deutschen erobert worden sein, so meinte er, wenn der Kaiser und die Reichsfürsten im 16. und 17. Jahrhundert den hanseatischen Unternehmungsgeist gefördert hätten. Ähnlich klagte später der alte Turnvater

Jahn über den Mangel an Macht zur See: „Vom Meere sind wir längst als Seemacht fort. Da hört man schon lange keine Schüsse mehr von uns, als Notschüsse. Wer weiß es noch, daß die deutsche Hansa zuerst Kanonen auf die Schiffe brachte? daß Deutsche den Engländern den Kriegsschiffbau lehrten?"

Um dieselbe Zeit, nur wenig später als Jahn, bemühte sich der weitsichtige und warmblütige Volkswirtschaftler Friedrich List, seinen Landsleuten die Bedeutung des Seewesens für das Volkswohl eindringlich klarzumachen. In seinem Zollvereinsblatt schrieb er 1843: „Die See ist der Tummelplatz der Kraft und des Unternehmergeistes für alle Völker der Erde und die Wiege ihrer Freiheit. Die See ist die fette Gemeindetrift, auf welcher alle wirtschaftlichen Nationen ihre Herden zur Mastung treiben. Wer an der See keinen Anteil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen und Ehren der Welt — der ist unseres lieben Herrgotts Stiefkind!"

Die kleinliche Biedermeierzeit unserer Großväter hatte noch kein Verständnis für die großzügigen Anregungen. Überall fehlte noch der weite Blick, den nur die Bekanntschaft mit fremden Ländern und mit den Leistungen fremder Völker geben kann. Die Lehren des großen Mannes blieben ungenutzt bis in unsere Zeit. Erst als Kaiser Wilhelm II. mit der vollen Kraft seiner Einsicht und Fürsorge die Deutschen dem Meere näher brachte, besann man sich wieder auf den alten Vorkämpfer für Deutschlands Macht und Seegeltung; man begriff nun, daß es die höchste Zeit wurde, Lists Lehren zu Ehren zu bringen. Unser Kaiser war es, der Lists Wort: „Macht ist wichtiger als Reichtum" durch den Flottenbau zur Tat machte. Welch großes Ziel den Kaiser dabei leitet, sprach er am 17. Juni 1899 aus: „Es ist mein Grundsatz, überall, wo ich kann, neue Punkte zu finden, an denen wir einsetzen können, an denen in späteren Zeiten unsere Kinder und Enkel sich ausbauen und das zunutze machen können, was wir ihnen erworben haben. Langsam nur hat das Verständnis für Wasser- und Seewesen, für die Wichtigkeit des Meeres und seiner Beherrschung bei unseren Landsleuten Platz gegriffen: aber das Verständnis ist erwacht, und wenn einmal beim Deutschen eine Idee, ein Gedanke Funken

gefangen hat, so wird selbiger auch bald zu lodernder Flamme!"

Das Kaiserwort hat sich erfüllt: heute ist im ganzen Vaterlande kein Zweifel darüber, daß wir ohne Seemacht gar bald zu den „Knechten der Menschheit" gehören würden, wie Friedrich List sich ausdrückt. Die starke deutsche Flotte ist die einzige Friedensbürgschaft gegenüber allen Mächten, denen wir zu Lande nicht beikommen können. Um nicht ungerechter Behandlung fremder Seemächte ausgesetzt zu sein, bedarf Deutschland der Seegewalt. Nur die starke Kriegsflotte kann uns den friedlichen Seeverkehr der mächtig angewachsenen deutschen Handelsflotte im Wettbewerb mit fremden Flaggen sichern und schützen!

* *

Alte Spuren deutscher Seetüchtigkeit. Hansische Seemacht

Das deutsche Meer, die Nordsee, ist ein gar unruhiges Gewässer; zu keiner Jahreszeit ist sie sicher vor Stürmen und wildem Seegang, im Winter gehört sie auch heute noch zu den gefürchtetsten Wetterwinkeln der Weltmeere. Zu den Zeiten, als die Strommündungen der Elbe, Weser und Ems noch nicht mit allerlei Seezeichen gespickt waren, blieb die Schiffahrt im seichten Wattenmeere der flachen Nordseeküste eine Kunst, die nur wenige Ortskundige auszuüben vermochten. Kein Wunder darum, daß mehrere Flotillen römischer Fahrzeuge unter Drusus und dessen Sohn Germanikus von echten Nordseestürmen auf den Strand geworfen wurden; wackere Friesen halfen dem Drusus beim Flottmachen seiner Fahrzeuge. Damals, um Christi Geburt, hatten die Bewohner der Nordseeküste nur Einbäume für ihre Küstenfahrten. Das waren ausgehöhlte Baumstämme mit stumpfem Vorder- und Achterteil, bis zu fünfzehn Meter lang, die etwa dreißig Krieger trugen und mit Paddeln fortbewegt wurden. Also die einfachste Kahnform, ähnlich wie man sie jetzt auf den deutschen Südseeinseln, den Karolinen und im Bismarckarchipel vorfindet. Nur sind diese polynesischen Boote schlanker und auch feiner verziert mit allerlei Schnitzwerk. Die Chauken, ein deutscher Stamm, der zwischen den Mündungen der Weser und Jade saß, also im jetzigen Butjadinger Land, wagten sich auf solchen Einbäumen bis an die gallische Küste, um dort Seeraub zu treiben.

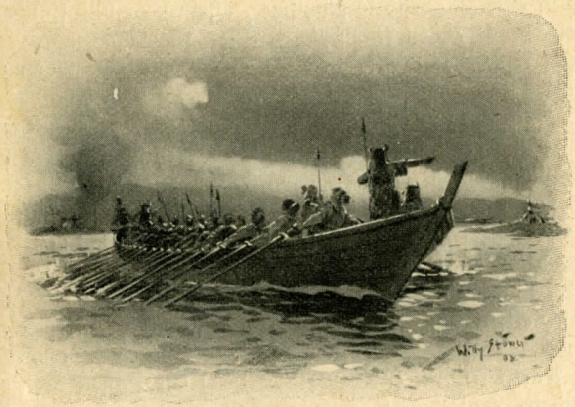
Noch kühnere Seeleute waren die Sachsen, die östlich von der Weser und in Schleswig-Holstein saßen; sie waren an den britischen und gallischen Küsten wegen ihres Wagemutes am meisten gefürchtet. Ihre Häuptlinge schickten alljährlich ausgeloste Jünglinge zur See, um neues Küstenland zu erobern. Ihre Kriegerboote, deren eins 1863 im Nydamer Moor an der Ostküste Schleswigs mit allem Zubehör ausgegraben wurde, waren schon kunstvoll gezimmert, ähnlich den heute noch üblichen norwegischen Bootsformen. Der Bootskörper war aus Spantengerippe und Außenhautplanken zusammengefügt, mit erhöhtem, leicht

gekrümmtem Vorder- und Achtersteven. Die eichenen Planken griffen übereinander, wie bei Klinkerbooten. Das 24 Meter lange und $3^1/_2$ Meter breite Boot wurde mit 28 Riemen (Ruderstangen) fortbewegt. Diese Boote müssen, wie aus ihrer Form und den Leistungen der sächsischen Seefahrer geschlossen werden kann, sehr seetüchtig gewesen sein. Mit solchen Booten landeten etwa 1600 Sachsen und Angeln unter ihren sagenhaften Häuptlingen Hengst und Horst im Jahre 449 an der Ostküste Englands, setzten sich fest, zogen andere Scharen ihres Stammes nach sich und begründeten das angelsächsische Reich. Also war es sächsisches Blut, das auf dem Inselande seemännische Tüchtigkeit weckte und den Welteroberungsdrang der Briten erzeugte.

Die große Völkerwanderung hatte im 5. Jahrhundert auch einen binnendeutschen Stamm über See geführt, die Wandalen; sie zogen im Jahre 407 vom Odergebiet durch Gallien nach Spanien, setzten 429 mit spanischen Fahrzeugen über die Straße von Gibraltar und eroberten an der Nordküste Afrikas ein großes Reich mit der altberühmten Hafenstadt Karthago als Hauptstadt. Dort bauten sie sich eine Flotte und wurden unter ihrem Seekönig Geiserich zum Schrecken aller Küstenstädte im Mittelmeer. Auf ihren Seeraubzügen plünderten sie Rom und bedrohten Konstantinopel. Ein Jahrhundert lang beherrschten die Wandalen das Mittelmeer, das damals nach ihnen die Wendelsee genannt wurde. Eine große Bundesflotte der Ost- und Weströmer unter dem Nauarchen (Admiral) Basiliskos wurde 468 von Geiserich vor Karthago durch Brander vernichtet. Wohlleben im südlichen Sonnenbrand verweichlichte aber die Nachkommen der deutschen Eroberer mehr und mehr; 534 zerstörte der oströmische Feldherr Belisar Karthago und machte den letzten Wandalenkönig Gelimer zu seinem Gefangenen. Kürzeren Bestand hatte das Ostgotenreich Dietrichs von Bern (Verona) in Italien, weil ihm die Seemacht fehlte, um den oströmischen Angriffen entgegenzutreten.

Vom Seeverkehr an der deutschen Nordseeküste ist bis zum Zeitalter Karls des Großen wenig bekannt. Die wackeren Friesen betrieben Küstenschiffahrt mit kleinen Fahrzeugen zwischen den deutschen Strommündungen und am regsten nach den west-

friesischen Häfen, wo die höhere fränkische Kultur mehr Bedarf nach fremden Waren hatte, als das anspruchslosere Sachsenland. Viele Friesen segelten nach England und dienten dort als Schiffszimmerer, weil sie den Bau langer Ruderboote mit mehr als sechzig Ruderern verstanden. König Alfred von England kämpfte mit Hilfe der Friesen und ihrer Fahrzeuge erfolgreich gegen die dänischen Normannen. Wieder war es deutsches Blut, das den Briten beistand, ihnen Vorteile errang. Küstenfahrten nach den



Sächsisches Kriegsboot

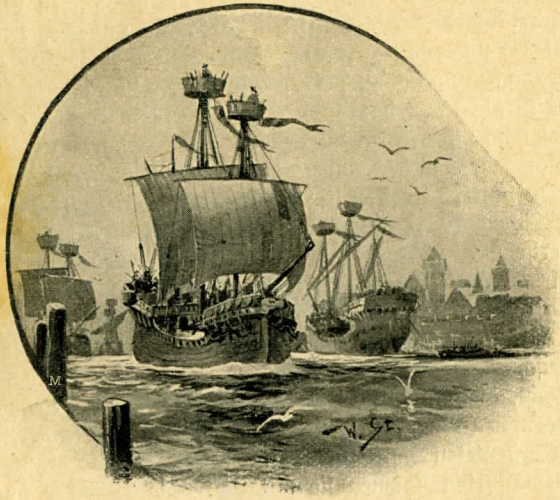
slawischen Ostseeküsten und nach Schweden machten die friesischen Kauffahrer schon im 10. Jahrhundert; zum Schutz gegen fremde Seeräuber, und auch wohl, um gelegentlich selbst Gewalt anwenden zu können, waren die Schiffsbesatzungen gut bewaffnet. Um den Erfolg zu sichern, fuhren meist viele Schiffe zusammen. Man darf annehmen, daß in jenen unruhigen Zeiten und auch viel später noch jedes Kauffahrteischiff zum Kriegsschiff oder Seeräuber wurde, wenn die Gelegenheit danach war. War doch auch das Raubrittertum im Lande ein gar ehrsames Gewerbe, das in jener abergläubischen Zeit stets nur unter Anrufung des wirksamsten Schutzheiligen betrieben wurde. Weite

friesische Seefahrten bis nach Island und Grönland wurden schon in der Mitte des 11. Jahrhunderts ausgeführt. An Unternehmungsgeist fehlte es den niederdeutschen Seeleuten wahrlich nicht; sogar an den Kreuzzügen nahmen sie teil. Als das erste Kreuzheer 1097 Tarsus genommen hatte, schlossen sich ihm friesische Seefahrer an, die zuvor einen achtjährigen Seeraubzug im Mittelmeer, besonders in griechischen und kleinasiatischen Hafenplätzen, ausgeführt hatten und nun als reiche, aber reuige Sünder das Heilige Grab erbeuten wollten. Beim zweiten Kreuzzug half eine Pilgerflotte friesischer, rheinischer und flandrischer Seefahrer 1147 den Portugiesen Lissabon erobern.

Der friesische Schiffbau hatte inzwischen eine sehr zweckmäßige Segelschiffsform entwickelt, die vollbauchige und hochbordige Kogge, anfangs nur einmastig und halbgedeckt, später mit vollem Verdeck und zwei bis drei Masten. Die Masten hatten große Körbe oder Keiben (Kiepen) zum Ausguck für die Führer und als Standplatz für die Armbrustschützen im Gefecht. Das viereckige große Rahsegel an jedem Mast galt schon bei den Kreuzfahrern als Kennzeichen für deutsche Schiffe. Bis zum 14. Jahrhundert wurden die Koggen mit breiten Steuerriemen an der rechten Seite des Hecks gesteuert; daher stammt die Bezeichnung „Steuerbord" für die rechte Schiffsseite. Da der Steuermann dabei seinen Rücken (niederdeutsch bak) der linken Schiffsseite zuwendete, erhielt diese mit der Zeit die Bezeichnung „Backbord". Diese Namen sind heutigentags noch allgemein üblich geblieben, trotzdem die altdeutschen Koggen schon im 14. Jahrhundert, als sie größer geworden, ein festes, in Haken und Ösen drehbares Steuerruder mit langer, mittschiffs über dem Heck liegender Ruderpinne erhielten.

Auf hunderten solcher Koggen segelte im Jahre 1217 ein großes Kreuzheer von Rheinländern, Westfalen und Friesen nach dem Heiligen Lande, zerstörte unterwegs an den Küsten Portugals und Spaniens mehrere Maurenfesten und half dann 1219 Damiette belagern, die Sarazenenburg vor der Nilmündung. Dort erbauten die geschickten Friesen auf zwei Koggen einen hohen hölzernen Turm mit Fallbrücke, um den feindlichen Kettenturm, der den Nil sperrte, zu erstürmen. Trotz der bren-

nenden Naphthatöpfe, die die Belagerten auf den schwimmenden Turm warfen, gelang der Angriff, die Nilsperre wurde zerstört. Dann diente die schwimmende Wehr noch dazu, die Türme der Schiffbrücke vor Damiette zu erobern, so daß die Stadt gestürmt werden konnte. Ein junger Friese, Hajo Feveling, erbeutete dabei die gelbe Fahne des Sultans.



Hansische Koggen

Um dieselbe Zeit begann die deutsche Handelsschiffahrt in der Ost- und Nordsee aufzublühen. Lübeck hatte sich um die Mitte des 12. Jahrhunderts mit Hilfe friesischer und westfälischer Einwanderer stark entwickelt, wurde dann von Heinrich dem Löwen gefördert und erhielt sogar schon 1188 vom Kaiser Barbarossa einen Freibrief für den Seehandel mit Gotland, Rußland und allen Ostseeländern. Wie alt die lübische Niederlassung in Wisby, der Haupt- und Hafenstadt der Insel Gotland war, ist nicht bekannt; um das Jahr 1200 entstand dort

in Wisby der erste Bund deutscher Kaufleute im Auslande, der russische und schwedische Waren gegen deutsche aus Lübeck tauschte und bald den ganzen deutschen Ostseehandel beherrschte. Noch heute zeigen die Ruinen der herrlichen Stadt Wisby, die Kirchen- und Straßennamen, daß dort Deutsche lange Zeit erfolgreich wirkten. Dasselbe gilt von Riga, das von niedersächsischen Kreuzfahrern im Kampf gegen die heidnischen Slawen begründet wurde. Die deutschen Seefahrer Lübecks, Wisbys und Rigas, Osterlinge genannt, hielten getreu zusammen gegen die wendischen und dänischen Seeräuber. Freilich mußte Lübeck von 1202 bis 1223 das Joch dänischer Fremdherrschaft ertragen, zugleich mit den Holsteinern und Mecklenburgern; als der Graf von Schwerin den kriegerischen Dänenkönig Waldemar II. gefangen hatte, befreiten sich die Unterdrückten wieder. Nun wurde Lübeck 1226 vom Kaiser Friedrich II. zur freien Reichsstadt erhoben. Als der Dänenkönig 1234 wiederum Lübeck angriff — er war vom Kaiser gegen Lösegeld und Verzichtleistung auf die deutschen Gebiete freigegeben worden —, die Trave mit Ketten und mit seiner Flotte sperrte, zersprengten die lübischen Koggen die Sperrketten und zerstörten in heißer Seeschlacht, die von früh bis abends währte, vor der Mündung der Warnow (also bei Warnemünde) die dänische Flotte. Die meisten erbeuteten Schiffe verbrannten sie, doch das größte mit 400 Bewaffneten nahmen sie mit sich. Die Lübecker nutzten diesen ersten großen deutschen Seesieg gründlich aus. Ihr ritterlicher Bürgermeister und Kriegshauptmann Alexander von Soltwedel segelte mit seiner Flotte gegen die dänische Küste, verheerte ihre Häfen, eroberte und verbrannte das Schloß Kopenhagen und zerstörte die von den Dänen angelegte Zwingburg Stralsund.

Auf den Erfolgen dieses ersten deutschen Seehelden beruht das Entstehen des Hansabundes. In London hatten die lübischen Seefahrer schon 1267 das Recht erworben, wie die Kölner in ihrer eigenen Gildehalle eine Genossenschaft, eine Hanse, wie man damals sagte, zu bilden; im Jahre 1282 kam bei einem Streit der Lübecker in London zuerst die Benennung: „Kaufleute von der Hanse der Deutschen" vor. Neben der rheinischen

Gildehalle entstand der Stahlhof der hansischen Kaufleute. Hamburg und die wendischen Seestädte Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald und Stettin schlossen sich bald an Lübeck an, Riga und Wisby folgten. Unter Leitung Lübecks wurde eine Flotte zur Befriedung der Ostsee ausgerüstet gegen den norwegischen König Erich Priesterfried, der in Bergen deutsche Schiffe beschlagnahmt hatte, und dessen Seeleute Seeraub gegen deutsche Seefahrer verübten. Die deutsche Seestreitmacht blockierte die norwegischen Häfen, verwüstete mehrere und zwang den feindlichen König 1285 im Frieden zu Kalmar, Buße zu zahlen und die Handelsfreiheit zu bestätigen. Um 1294 wurde Lübeck das Haupt eines großen Bundes der deutschen Seestädte von Bremen bis Reval, denen sich auch viele deutsche Binnenstädte angliederten. Dieser Bund sollte die ihm zugehörenden Kaufleute „über See und Land" schützen. Der Bundesname Deutsche Hanse (Dudesche Hense) kommt zuerst in einer bremischen Urkunde vom 3. August 1358 vor; wahrscheinlich wird die Bezeichnung aber schon früher üblich gewesen sein.

Je nach Bürgerzahl und Besitztum verpflichteten sich die einzelnen Seestädte, zu der gemeinsamen hansischen Kriegsflotte Schiffe und Bewaffnete zu stellen. Die für den Kampf mit Feinden und Seeräubern bestimmten Fredekoggen (Koggen zum Befrieden der See) des 14. Jahrhunders waren stärker gebaut als die nur als Frachtschiffe dienenden Koggen; sie waren ganz gedeckt, hatten auch als Aufbauten an den Schiffsenden ein Vorder- und Achterkastell, zwischen denen an Deck die schweren Wurfmaschinen, die Blyden, standen. Diese schweren, gewaltige Steine schleudernden Hebebäume gehörten zum hohen Gewerffe des Antwerks. Der lange Hebelarm, die Schleuderstange, trug den zu schleudernden Stein in einem großen Löffel; der kurze untere Hebebaum hatte ein sehr schweres Gegengewicht. Mit Tauwinden wurde die Schleuderstange wagerecht niedergeholt; zum Schuß wurde die Winde gelöst, dabei bewirkte das schwere Gegengewicht plötzliches Hochschnellen der Schleuderstange, deren Ladung, der Stein oder auch ein brennender Feuertopf (gefüllt mit Pech und Schwefel), weit fortgeschleudert wurde. Die Bedienung der Blyden besorgten die Blydner unter Leitung des

Blydenmeisters. Leichtere Wurfzeuge, Mangen und Rutten, sowie große Armbrüste, Balleſter genannt, waren auf den Kastellen aufgestellt. Die Flotte segelte in buntem Haufen möglichst mit gutem Wind auf den Feind zu, jede Kogge suchte sich einen Gegner, an den sie dicht hinansteuerte, um ihn im Nahkampf zu vernichten. Der Bericht eines Augenzeugen einer Seeschlacht von 1351 meldet:

„Unter Kriegsgeschrei, Trompetenschmettern und Posaunenschall segeln die Koggen aufeinander zu. Die Blyden schießen, Armbrüste und Bogen spielen. Mit Draggen und Enterhaken wird der Feind festgehalten. Nun beginnt der Kampf Mann gegen Mann. Das Schwirren der Armbrüste, das Klirren der Schwerter, das Zusammenschlagen der Schilde, das Splittern der Lanzen, das Krachen der Wurfsteine und das Kriegsgeschrei der Streiter waren schrecklich."

Im Jahre 1360 flog ein Teil des Lübecker Rathauses in die Luft; man hatte es unvorsichtigerweise als Pulverlager benutzt. Aus dieser Tatsache und ferner daraus, daß Spandau schon 1344 eine Pulvermühle hatte und daß 1331 deutsche Ritter die italienische Stadt Cividale mit deutschen Geschützen angriffen, darf man als sicher annehmen, daß die ersten Schiffsgeschütze um die Mitte des 14. Jahrhunderts auf lübischen Koggen benutzt wurden. Da überhaupt die Feuerwaffen zweifellos in Deutschland erfunden und die ältesten Geschütze nachweisbar in Freiburg gegossen wurden, wird auch der alte Jahn für seinen Ausspruch (Seite 7) gewichtige Gründe gehabt haben. Erwähnt werden freilich erst Hansengeschütze zum erstenmal auf den Fredekoggen des Stralsunder Bürgermeisters Wulf Wulflamm, der als hansischer Vogt für Schonen Ostern bis Martini 1385 gegen die Liekendeeler kreuzte; seine Koggen trugen 100 Wappner (Kriegsknechte), sechs Donnerbüchsen mit sechs Tonnen Kraut (so hieß bei uns damals und so heißt jetzt noch in Schweden und Holland das Pulver), sowie außerdem 32 Blyden. Je mehr Feuergeschütze an Bord aufgestellt wurden, um so höher wurden die mehrstöckigen Kastelle auf dem Oberdeck der Koggen, deren Seetüchtigkeit und Segeleigenschaften darunter freilich litten. Die hansischen Koggen sahen neben

den dänischen Schiffen später wie Kirchen neben Kapellen aus, meldet ein Chronist.

Als der mächtige Dänenkönig Waldemar IV. Atterdag den hansischen Heringsfang an der Küste von Schonen behinderte und überdies mitten im Frieden den reichen Hansehafen Wisby auf Gotland überfiel und ausplünderte, fühlte sich der Hansebund kräftig genug, ohne Reichshilfe in den Krieg gegen Dänemark zu ziehen. Im Mai 1362 segelte die große Bundesflotte mit insgesamt 28 schweren Koggen, 24 Schniggen (leichteren Fahrzeugen), besetzt mit 2780 Wappnern unter Führung des lübischen Bürgermeisters Johann Wittenborg gegen Kopenhagen, eroberte und plünderte die Stadt. Dann landeten die Streitkräfte zur Belagerung von Helsingborg. Die schwach bemannten Schiffe wurden von den Dänen überfallen. Das zwang die Hansen zum Rückzug; ihr unvorsichtiger Führer wurde vom Rat von Lübeck zum Tode verurteilt. Erst 1368 konnte die Hanse diese Niederlage wieder gutmachen, eine Bundesflotte unter Führung des lübischen Bürgermeisters Bruno Warendorp bestehend aus 17 Koggen und 20 Schniggen mit etwa 2000 Wappnern eroberte und zerstörte am 2. Mai Kopenhagen, nahm dann auch Helsingborg und die Landschaft Schonen. König Waldemar, der noch um Ostern über den Fehdebrief der 77 Hansestädte gespottet hatte:

„Seven und seventig Hänse,
un seven und seventig Gänse,
bieten mi nich de Gänse,
so frag ich een Schiet na de Hänse" —

mußte mit seinen Schätzen ins deutsche Reich fliehen und sich dann zu einem schimpflichen Frieden bequemen. Die Hansen bedangen sich die Besetzung Helsingborgs und ganz Schonens auf fünfzehn Jahre aus und zwangen die Dänen zu dem Gelöbnis, keinen Herrn zu empfangen als mit dem Rate der Städte, wenn Waldemar abdanken oder sterben sollte; auch mußte der künftige König ihre Freiheit mit seinem großen Königssiegel bestätigen.

Das war der Höhepunkt der hansischen Seemacht; der deutsche

Städtebund beherrschte nun die Ostsee ohne Nebenbuhler, seine Kriegsflotte hatte sich den nordischen Königen als überlegen gezeigt. Diese Ostseevormacht der Hanse bestand aber nur einige Menschenalter lang, und auch während dieser Zeit mußten die hansischen Seestreitkräfte häufig zur Bekämpfung von Seeräubern bereit sein. Nach dem letzten Dänenkriege hatte sich allerlei Raubgesindel in den Schlupfwinkeln der Küsten von Rügen, Pommern und später auch auf Gotland gesammelt, die zum Teil von deutschen und anderen Edeleuten geführt und als Seeräuber in der ganzen Ostsee gefürchtet wurden. Während Stockholm von der Dänenkönigin Margarete belagert wurde, hatten die Seestädte Wismar und Rostock den Seeräubern Stehlbriefe, d. h. Kaperbriefe ausgestellt; sie sollten in Feindesland räubern und zugleich die belagerte Stadt mit Lebensmitteln versehen. Daher stammte die Bezeichnung Vitalien- (=Viktualien-) brüder für die Freibeuter, die sich selbst später „Gottes Freunde und aller Welt Feinde" nannten, oder auch „Liekendeeler" (Gleichteiler). Bald mußte man erkennen, daß man den Bock zum Gärtner gemacht hatte. Die Raubgeschwader wurden immer kühner und schonten niemand mehr. Da alle Handelsschiffe in Gefahr gerieten, mußten die Hansen gegen die Vitalienbrüder rüsten und viele harte Kämpfe gegen sie führen. Erst nachdem der Hochmeister der preußischen Ordenslande, Konrad von Jungingen, mit einer Flotte von 80 Schiffen und etwa 4000 Mann die Raubgesellen aus Wisby vertrieben hatte, am 5. April 1398, gelang es mit Hilfe der hansischen Schiffe die Ostsee von den Seeräubern zu säubern. Die setzten sich nun an der deutschen Nordseeküste, in Ostfriesland fest; ihre Raubschiffe kreuzten bei Helgoland, um die Bremer und Hamburger Englandfahrer und Bergenfahrer abzufassen. Wiederum mußten die hansischen Fredekoggen gegen die Vitalienbrüder auslaufen. Unter den zahlreichen blutigen Kämpfen ist die große, angeblich dreitägige Seeschlacht bei Helgoland von 1402 am bekanntesten, wo der hamburgische Flottenführer Simon von Utrecht mit seinem starken Flaggschiff „die bunte Kuh von Flandern" großen Ruhm erwarb. Die Hauptführer Klaus Stortebecker, Wichmann und etwa 150 andere wurden gefangen und auf dem Gras-

brook in Hamburg hingerichtet; ihre Köpfe wurden nach Sitte der Zeit an der Wasserkante in langer Reihe auf Pfähle gespießt. Aber das Übel war damit noch nicht überwunden. In den folgenden kriegerischen Zeiten nahmen die Seeräuber immer wieder zu. Gelegentlich nahm die Hanse die Likendeeler sogar in ihren Sold gegen die Dänen.

Das große nordische Reich, das 1397 von der tatkräftigen Margarete geeinigt war, fühlte sich stark genug, den Hansen entgegenzutreten, als diesen die Likendeeler zu schaffen machten. Auf Abgabenfreiheit beruhte der erfolgreiche Außenhandel der Hansen. Geradezu als Kriegserklärung setzte König Erich 1425 den Sundzoll fest; jedes hansische Schiff, das von der Ostsee in die Westsee (so hieß damals die Nordsee) oder zurück segelte, mußte bei Helsingör eine Abgabe zahlen. Mit wechselndem Erfolg führten die Hansen eine Reihe blutiger Seekriege um den Sundzoll. Im Frühjahr 1427 kämpfte eine hansische Flotte von mehr als 100 Schiffen mit 6000 Mann besetzt in den dänischen Gewässern, zersplitterte aber ihre Kräfte und erlitt große Verluste. Im nächsten Jahr segelte eine noch größere hansische Flotte von 260 Schiffen mit 200 Donnerbüchsen und 1200 Mann von Wismar gen Kopenhagen. Der Flottenführer, der lübische Bürgermeister Tidemann Steen, hatte zur Belagerung die erste schwimmende Batterie erbauen lassen, ein großes Floß aus Masten und Balkenwerk, bewehrt mit den schwersten Donnerbüchsen. Trotzdem mißlang der Angriff, weil der Dänenkönig sein Hauptbollwerk stark gesperrt und gesichert hatte. Aber beim Friedensschluß 1435 mußte der König den Hansen ihre alten Rechte bestätigen.

In der folgenden Zeit führte der Hansebund viele größere und kleinere Fehden um Handelsvorrechte gegen Holländer, Dänen, Engländer und Russen; gleichzeitig begannen aber auch schon innere Streitigkeiten im Bund, zwischen den Osterlingen, den Ostseehäfen, zu denen auch Hamburg und Bremen hielten, und den Westerlingen, den friesischen und flandrischen Häfen. Die Uneinigkeit benutzten die Engländer, 1468 die hansischen Stahlhofkaufleute zu plündern und gefangen zu setzen, auch durch Freibeuter die hansischen Englandfahrer zu schädigen. Das

schweißte den Bund wieder enger zusammen; über England wurde Handelssperre verhängt, die hansischen Kriegsschiffe verwüsteten 1472 die englische Küste und kaperten viele Schiffe. Größten Erfolg erkämpfte dabei der Führer der Hansen, der kühne und seebefahrene Danziger Kapitän Paul Beneke, ein „harter Seevogel", wie der Chronist ihn nennt; er eroberte mehrere große englische Schiffe und auch eine reichbeladene Galeere, aus deren Beute das berühmte Bild Hans Memlings „Das jüngste Gericht" in der Marienkirche zu Danzig stammt. England sah sich gezwungen, mit den Hansen Frieden zu schließen, 1474 zu Utrecht ihnen ihre alten Gerechtsame zu bestätigen und überdies 10000 Pfund Sterling Schadenersatz für geraubte Schiffe zu zahlen. Noch heute lebt in der Benennung der britischen Goldmünze — Sterling abgekürzt von Osterling — das Ansehen, das die hansischen Kaufleute einst in England hatten.

Das 16. Jahrhundert brachte den Hansen neue Dänenkriege um den Sundzoll. Das alte Bundeshaupt Lübeck wurde nur noch von den Städten Rostock, Wismar, Stralsund und Danzig unterstützt; trotzdem wurde tapfer gekämpft. Die lübische Flotte verheerte 1510 die dänischen Inseln, während daheim die Travemündung vom „Eisernen Heinrich" geschützt wurde, einem starken, flachen Fahrzeug, das nach Art neuerer Küstenverteidiger gebaut und stark mit Kanonen bewaffnet war. Bei Bornholm erfochten die Lübecker am 9. August 1511 einen glänzenden Seesieg gegen die dänische Flotte, zerstörten und nahmen dann bei Danzig 250 holländische Kauffahrer, die den Feind begünstigten. Im Malmöer Frieden von 1512 erlangten die Hansen die alten Rechte zurück, mußten aber die Holländer zum Ostseehandel zulassen.

Ihre letzten großen Kriegserfolge errangen die kühnen Lübecker 1523, als sie mit ihrer Flotte den geächteten Schwedenkönig Gustaf I. Wasa schützten; sie eroberten die Insel Seeland und Stockholm, im nächsten Jahre auch Kopenhagen und Malmö. Nun setzte der Bürgermeister von Lübeck, Thomas von Wickede, den Dänenkönig Christian II. ab, erhob dessen Oheim, den Herzog Friedrich von Schleswig-Holstein, auf den dänischen Königsthron und setzte als König von Schweden den Schützling der

Hansen Gustaf Wasa ein, der ihnen als Kriegslohn die Insel Bornholm auf 50 Jahre verpfänden mußte. Der undankbare Schwedenkönig spottete: „Die nordischen Kronen sind eine Kramware der Hansestädte geworden" und verbündete sich, um sich seiner Verpflichtungen zu entledigen, 1533 mit dem Dänenkönig Christian III. und dem Herzog Albrecht von Preußen gegen Lübeck. Die lübische Flotte von 26 Segeln kämpfte zwar tapfer unter ihrem Admiral Hans Albrecht gegen die 37 Schiffe der Verbündeten unter Führung des dänischen Admirals Peter Skram am 9. Juni 1535 bei Bornholm, verlor aber drei Tage später zehn Schiffe vor Svendborg auf Fünen, weil die Besatzung an Land geflohen war. Damit war die hansische Ostseemacht für alle Zeiten gebrochen. Vergebens suchte Lübeck bei den deutschen Fürsten des Schmalkaldener Bundes um Hilfe nach. Aber nicht die Dänenmacht, sondern der kurzsichtige Todfeind der Hansen, der holsteinische Adel, der die Stadt Lübeck vom Lande her bedrohte, hatte dem einst zu stolzen Städtebund den Todesstoß gegeben.

Zwar führte Lübeck noch einen letzten Seekrieg im Bunde mit Dänemark 1563—1570 gegen Schweden mit leidlichem Erfolg; wiederum eroberten die Lübecker manch feindliches Schiff in kühnen Seekämpfen, verloren aber vor Wisby in schwerem Sturm mit ihrem Admiralsschiff und zwei anderen Orlogschiffen den tapferen Führer, ihren Bürgermeister Bartholomäus Tinnapel, dessen Grabmal in der alten Marienkirche zu Wisby das letzte Zeichen althansischen Kriegsruhms bildet.

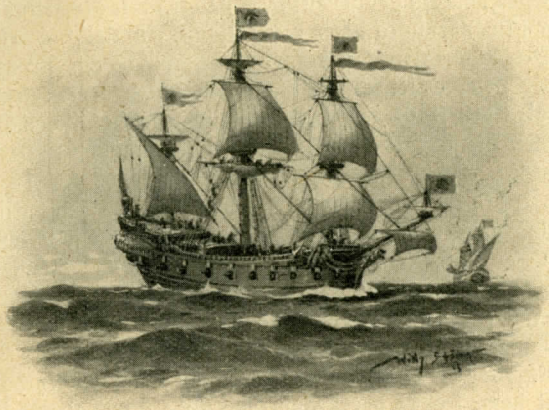
Die brandenburgisch-preußische Marine

Die Herzöge von Preußen waren seit 1577 durch Vertrag mit dem König von Polen verpflichtet, am Pillauer Tief einige Kriegsschiffe zur Verteidigung gegen feindliche Überfälle zu halten. Das waren anfangs kleine Dreimaster, Galleien genannt, der „Rote Löw" und der „Admiral Samson", die nicht viel Widerstand hätten leisten können. Später, als der Schwedenkönig mit einem Überfall auf Pillau drohte, wurden vom kurfürstlichen Agenten vier Danziger Schiffe gemietet, die „Goldene

Sonne", „Der Delphin", „Der Admiral" hießen drei davon, der Name des vierten ist unbekannt. Ihre Bewaffnung sollte aus 11 metallenen Stücken (größeren Geschützen), 39 eisernen Gettlingen (leichten Geschützen) und 10 kurzen eisernen Petarden oder Kammerstücken (kleinen Hinterladern, ähnlich den älteren Donnerbüchsen) bestehen. Als König Gustaf II. Adolf mit einer riesigen Flotte von 150 Schiffen mit 1100 Geschützen und 20 000 Mann Besatzung am 6. Juli 1626 durch das Pillauer Tief in das Frische Haff einsegelte, um in Braunsberg zu landen, konnte die kleine kurbrandenburgisch-preußische Flottille keinerlei Widerstand wagen. Der Schwedenkönig ließ die preußische Besatzung abziehen, lieferte auch die metallenen Kanonen seinem Schwager, dem Kurfürsten Georg Wilhelm von Brandenburg, großmütig aus, behielt aber die Schiffe als seine Beute.

Der Große Kurfürst, der das grenzenlose Elend des Dreißigjährigen Krieges schon als Kurprinz kennen gelernt, setzte sich als Lebensziel, die deutschen Küsten von der Fremdherrschaft zu befreien. Die protestantischen Schweden hatten dem protestantischen Brandenburger sein bestes Küstenland, Vorpommern und die Insel Rügen entrissen. Noch mehr, der Schwedenkönig verweigerte dem Großen Kurfürsten sogar das Recht, Kriegsschiffe zu halten; nur ein paar bewaffnete Jachten durften im Pillauer Tief gerüstet werden. So sah das erste brandenburgische Geschwader auf der Ostsee, das 1657 von Königsberg bis Kolberg segelte, noch recht bescheiden aus. Es bestand aus der Leibjacht des Kurfürsten, einem einmastigen kleinen Fahrzeug, ferner aus einer bei Memel gestrandeten und wieder abgebrachten schwedischen Fregatte, die nach Strandrecht Eigentum des Kurfürsten geworden war. Die Fregatte wurde frisch hergerichtet, mit zehn metallenen Stücken (Bronzegeschützen) bewaffnet und fuhr nun unter dem Namen „Der Clevische Lindenbaum". Als drittes Schiff wurde ein Kauffahrer, eine Fleute ähnlich den jetzigen Schunern, angekauft und unter dem stolzen Namen „Der Kurfürst von Brandenburg" mit sieben eisernen Geschützen bestückt. Kommandeur des kleinen Geschwaders wurde der seebefahrene, sehr tüchtige Oberst von Hille. In Kolberg luden die beiden größeren Schiffe die Kanonen aus

und nahmen als Rückfracht nach Königsberg Getreide, um die Betriebskosten zu decken. Inzwischen brachte die Leibjacht den dänischen Gesandten nach Kopenhagen. In den nächsten Jahren wirkte Oberst von Hille mit einer größeren Zahl bewaffneter Kauffahrer und Haffischerfahrzeuge sehr erfolgreich mit, um die Schweden von der ostpreußischen Küste zu vertreiben.



Herzoglich Preußische Galleie

Auf offener See wehte die brandenburgische Flagge, der rote Adler im weißen Felde, zuerst auf Kaperkreuzern, die 1675 in Holland gemietet waren, um schwedische Handelsschiffe zu erbeuten. In der Seeschlacht bei Bornholm am 5. Juni 1676 eroberten diese Hilfsschiffe, die mit einer dänisch-niederländischen Flotte die schwedische Flotte schlagen halfen, das schwedische Kriegsschiff „Leopard" mit 20 Kanonen und einen Brander mit 8 Kanonen. Bei der Blockade der pommerschen Küste erbeuteten die kurfürstlichen Hilfskreuzer dann noch mehrere Handelsschiffe mit wertvollen Ladungen, darunter ein englisches Schiff mit Pariser Schmucksachen, das auch dem Kriegsrecht verfiel, weil der Kurfürst mit Frankreich im Kriege war. Noch

wichtigere Dienste leistete die Hilfsflotte bei der Eroberung Rügens und 1679 auf der Unterelbe gegen die Hamburger, die dem Großen Kurfürsten 100 000 Taler Hilfsgelder schuldig geblieben waren; als die brandenburgischen Kaper mehrere hamburgische Kauffahrer genommen hatten, bezahlte die freie Hansestadt schleunigst ihre Schuld mit 25 Prozent Aufschlag.

Auch Spanien war dem Großen Kurfürsten 1800 000 Taler Hilfsgelder schuldig geblieben; man dachte dort, der kleine Marquis von Brandenburg hätte keine Macht, sein Recht zu erkämpfen. Der kühne Brandenburger aber schickte ein Kreuzergeschwader von gemieteten Kriegsschiffen unter dem Befehl des Admirals Cornelis Claes van Beveren in den Atlantischen Ozean, um gegen die aus Westindien erwartete spanische Silberflotte zu kreuzen. Schon im Englischen Kanal wurde am 18. September 1680 ein großes spanisches Schiff mit 28 Kanonen, der „Carolus Secundus", erobert; seine Ladung, meist Brabanter Spitzen und feine Leinwand, brachte 100 000 Taler ein. Drei Fregatten kreuzten bis Westindien, gewannen aber nur ein Schiff mit Kanarisekt und Branntwein. Die Hauptmacht kreuzte im Atlantischen Ozean an der Westküste Spaniens beim Kap Sankt Vinzent. Als dort eine spanische Flotte mit zwölf großen Schiffen in Sicht kam, segelte der brandenburgische Admiral mit seinen sechs kleineren Fregatten auf sie zu und griff unerschrocken an, in der Meinung, die Silberflotte vor sich zu haben, die meist aus bewaffneten Kauffahrern bestand. Er hatte es aber mit den stärksten spanischen Kriegsschiffen zu tun, mußte also nach zweistündigem wackeren Seekampf der Übermacht weichen. Dem Großen Kurfürsten brachte dieser kühne Seezug infolgedessen nicht viel ein; denn die Silberflotte kam ungefährdet in Kadiz an, während sich das brandenburgische Geschwader in den portugiesischen Hafen von Lagos zurückziehen mußte. Aber die alten Seemächte sahen mit Staunen, daß wieder einmal deutscher Unternehmungsgeist zur See zu spüren war.

Mit zäher Tatkraft arbeitete der Große Kurfürst weiter daran, seinem Lande Geltung über See zu verschaffen. Zunächst schuf er sich eine eigene Flotte, um überseeische Niederlassungen und Handelskompanien zu begründen. Mit den brandenbur-

Kurbrandenburgische Fregatten im Kampf mit spanischen Linienschiffen beim Kap Sankt Vinzent

gischen Schiffen „Churprinz" und „Morian" mit 36 und 20 Kanonen landete der Major Otto Friedrich von der Gröben am Neujahrstag 1683 an der westafrikanischen Küste beim Kap der drei Spitzen, ließ feierlich unter Geschützsalut dort die brandenburgische Flagge hissen und taufte die Niederlassung Groß-Friedrichsburg. Dort entwickelte sich die älteste deutsche Kolonie, die freilich nach dem Tode des Großen Kurfürsten wieder verloren ging, weil die Seemacht fehlte, um sie zu halten.

Mit der Besetzung der Burg Greetsiel und der Reichsseestadt Emden durch brandenburgische Truppen gewann der Große Kurfürst einen Flottenstützpunkt am offenen Meere; bisher hatten Dänen und Schweden ihm den Ausgang aus der Ostsee zuweilen

streitig gemacht. Die Nordsee ist kein Binnenmeer, sie ist schwerer zu sperren als die Ostsee und liegt dem großen Weltmeer näher. So begründete der tatkräftige Hohenzollernfürst 1684 ein Admiralitätskollegium in Emden, verlegte die Brandenburg-Afrikanische Handelskompanie dahin und machte den vorzüglichen Seehafen auch zum Kriegshafen einer eigenen Marine, deren neun Schiffe der Große Kurfürst von seinem Marine-Generaldirektor Raule für 109 340 Taler kaufte. Eine ganze Flotte, neun Schiffe mit 176 Kanonen, für ein Drittel des Wertes, den heute ein großes Torpedoboot hat! Von den neun Schiffen wurden damals nur drei als „Schiffe", ein Mittelding zwischen Fregatte und Linienschiff, bezeichnet, nämlich die Schiffe „Friedrich Wilhelm zu Pferde" mit 50, „Dorothea" mit 40, der „Kurprinz" mit 36 Kanonen; außerdem gehörten dazu die Fregatte „Fuchs" mit 20 Kanonen, die Fleute „Der Friede" mit 10, die beiden Schnauen „Der Litauer Bauer" und „Der Rummelpot" mit je 8 Kanonen, die Galjot „Marie" mit 4 Kanonen und schließlich der Bojer „Prinz Philip" ohne Bewaffnung. Die „Schiffe" und die Fregatte waren stattliche Dreimaster; die 50-Kanonenschiffe waren etwa 50 Meter lang und 13 Meter breit, hatten 150 Matrosen und 60 Seesoldaten als Besatzung, die kleine Fregatte hatte nur 75 Matrosen und 25 Seesoldaten. Die Fleuten waren kleine, plumpe Dreimastschuner, hauptsächlich für Frachtfahrt gebaut. Die Schnauen waren kleine Zweimaster, ähnlich den späteren Briggen. Galjot und Bojer, kleine Schnellsegler mit Kuttertakelung, wurden als Advisjachten (Avisos, Meldeschiffe) benutzt, konnten bei Windstille auch mit Riemen fortbewegt werden.

Die Afrikanische Handelskompanie hatte sich noch an mehreren Plätzen der afrikanischen Westküste, auch in Westindien auf der Insel Sankt Thomas niedergelassen, hatte auch nach dem Tode des großen Kurfürsten ihre Flotte noch vermehrt und bis 1695 auf 17 Schiffe mit 230 Kanonen gebracht, ging aber dann infolge dänischen, holländischen und englischen Handelsneides schnell zurück und mußte 1711 aufgelöst werden. Fortwährende Seekriege schufen die größte Unsicherheit auf See; als im Kriege gegen Frankreich die Fregatte „Fuchs" und die

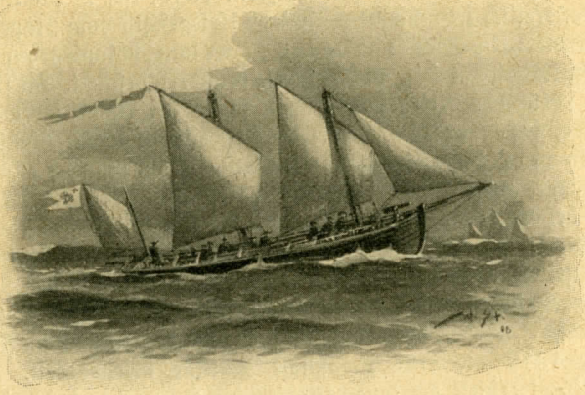
Kurbrandenburgisches Schiff „Kurprinz"

Schnaue „Rummelpot" einige hamburgische Schiffe kaperten, die mit dänischen Seepässen ausgerüstet waren, begannen die Dänen Emdener Schiffe zu nehmen. Französische Seeräuber plünderten 1694 die brandenburgische Niederlage auf Sankt Thomas. Ein brandenburgischer Kapitän ging mit Mann und Maus, d. h. mit Schiff und Besatzung auf eigene Faust unter die Seeräuber und machte die amerikanischen Gewässer noch unsicherer, als sie schon waren.

Die Zeiten waren nicht besser auf See, als die Emdener Reeder ihrem König Friedrich dem Großen auf dessen Frage, was er zur Hebung ihres Seehandels tun könnte, die berühmte Antwort gaben: „Es möge Seiner Majestät allergnädigst gefallen, Sich formidabel (furchtbar) zu machen zur See." Doch der große König durfte seine Kräfte nicht zersplittern, deshalb mußte er auch den Plan eines französischen Admirals, eine preußische Kriegsflotte zu bauen, ablehnen. Etwa vier Emdener Handelsschiffe stattete der König 1759 aber mit Kaperbriefen aus, die sie berechtigten, gegen flandrische (österreichische) und schwedische Schiffe zu kreuzen. Nur eine kleine Flottille bewaffneter Haffschiffe ließ Friedrich der Große 1758 zum Schutze Stettins gegen die Schweden ausrüsten. In mehreren heißen Gefechten erfüllte dieses „Schiffsarmament" seinen Zweck. Zur Hebung der preußischen Finanzen hatte der große König wie sein Ahnherr, der Große Kurfürst, eine Asiatisch-Chinesische Handelskompanie begründet, deren vier stattliche Schiffe von Emden aussegelten und mit den ersten Reisen auch guten Gewinn brachten. Das größte dieser bewaffneten Kauffahrer, der „Prinz von Preußen", führte sogar 66 Kanonen. Aber der Siebenjährige Krieg zwang zur Auflösung der Königlichen Reederei. Nur die von Friedrich dem Großen in Emden begründete Heringsfischereigesellschaft hat sich bis heute mit wechselndem Erfolg erhalten; sie ist ein lebendiger Beweis des klaren Verständnisses des Königs für den volkswirtschaftlichen Wert der Hochseefischerei, die zugleich eine vorzügliche Schule für Kriegsschiffsmatrosen ist.

An den strategischen Nutzen der Seemacht dachte während der Befreiungskriege nur ein einziger Deutscher, aber einer von den

allerbesten, der Feldmarschall Gneisenau; er hatte schon in jungen Jahren in Nordamerika in englischem Dienst gegen die Nordamerikaner gekämpft und hatte dabei gelernt, wie durch Eingreifen der Seestreitkräfte, also durch Angriffe der Flotte gegen die feindliche Küste und durch Beschirmung von Landungen der eigenen Truppen die Macht zur See sehr stark auf die Unternehmungen und Erfolge der Landheere einwirken kann. Im Befreiungskriege hatte er sogar den Plan entworfen, mit Hilfe



Preußische Ruderkanonenjolle

der britischen Flotte preußische und andere Truppen nach der französischen Küste zu verschiffen und sie dort im Rücken Napoleons zu landen. Die Engländer gingen damals nicht darauf ein, weil es ihnen nicht gelungen war, einen für die Landung geeigneten französischen Hafen zu erobern. Später, nach den Freiheitskriegen, pflanzte Gneisenau seine Lehren vom Nutzen der Seemacht in das junge Gemüt des Prinzen Adalbert von Preußen, der damals auf dem Fischbacher Schloßteich seine kleine Flottille von Booten und Schiffsmodellen umhersegeln ließ. Mit diesem kindlichen Spiel bereitete der Prinz sich unbewußt für sein Lebenswerk, die Schaffung einer preußischen Flotte, vor.

In der Biedermeierzeit, der langen deutschen Friedenszeit nach den Befreiungskriegen, gab es in Preußen außer einigen alten, halbverfaulten Kanonenschaluppen überhaupt keine Kriegsfahrzeuge, also keine Marine. Prinz Adalbert mußte, um den Seekriegsdienst zu erlernen, die holländischen und englischen Seehäfen besuchen und außer mancherlei Kreuzfahrten in den heimischen Küstengewässern und im Mittelmeer eine transatlantische Seereise auf der sardinischen 60 Kanonen-Fregatte „San Michele" nach Brasilien machen. Erst im Jahre der Rückkehr des Prinzen, am 24. Juni 1843, lief in Stettin das erste, freilich sehr kleine preußische Kriegsschiff vom Stapel, die Korvette „Amazone"; sie war 30 Meter lang, schlank gebaut und hochgetakelt und mit zwölf Achtzehnpfündern bestückt. Sie führte die preußische Kriegsflagge, den schwarzen Adler im weißen Felde, dessen obere innere Ecke das eiserne Kreuz schmückte. Bald wurde die „Amazone" als Schulschiff für künftige Marineoffiziere ausgerüstet. Erst der Krieg des Deutschen Bundes mit der kleinen Seemacht Dänemark 1848 förderte den Flottengedanken in Preußen wie im Reich. König Friedrich Wilhelm IV. beauftragte nun den Prinzen Adalbert, in Eile für den Schutz der preußischen Ostseeküste zu sorgen. Zwei Postdampfer wurden bewaffnet, Ruderkanonenschaluppen gebaut. So war im Frühjahr 1849 die erste preußische Flottille kriegsbereit. Am 27. Juni erhielt die junge Marine die Feuertaufe bei Brüsterort (Ostpreußen); der bewaffnete Postdampfer „Preußischer Adler" mit 4 Kanonen kämpfte tapfer 5 Stunden gegen die dänische Segelbrigg St. Croix mit 14 Kanonen; erst als sich noch eine dänische Korvette einmischte, mußte das Gefecht abgebrochen werden.

Nach dem Krieg wurde die starke hölzerne, 68 Meter lange Radkorvette „Danzig" erbaut und mit 12 schweren Bombenkanonen bewaffnet. Außerdem wurde von der preußischen Seehandlungsgesellschaft das Fregattschiff „Merkur" angekauft und als Schiffsjungenschulschiff ausgerüstet. Die vorzügliche englische Segelfregatte „Thetis" wurde gegen die beiden kleinern, in England gebauten Dampfavisos „Nix" und „Salamander" umgetauscht. Schließlich erwarb Preußen bei der Auflösung

der unglücklichen 48er Reichsflotte noch die stolze Segelfregatte „Gefion", die bei Eckernförde den Dänen von schleswig-holsteinischen Landesartilleristen ruhmvoll genommen war, und die in England gebaute Dampfkorvette „Barbarossa". Die Häfen von Danzig und Stralsund wurden Marinestationen.

Prinz Adalbert sorgte dafür, daß die kleine Marine seemännische Erfahrung erwerben konnte. Das erste Übungsgeschwader sammelte sich 1853 in Rio de Janeiro; unter dem Kommodore Kapitän zur See Schröder vereinigten sich „Gefion", „Amazone" und „Merkur" und zeigten an der südamerikanischen Küste zum erstenmal die preußische Kriegsflagge. Über ein größeres Geschwader, die Segelschiffe „Thetis", „Merkur", „Amazone" und „Frauenlob" (ein Schuner, den der preußische Frauenverein der Marine geschenkt hatte), übernahm der Prinz im Frühjahr 1856 selbst den Befehl; sein Flaggschiff wurde die Radkorvette „Danzig". Nach verschiedenen Kreuzfahrten bis zur Insel Madeira wurde das Geschwader aufgelöst, einige Schiffe segelten nach der südamerikanischen Küste, andere nach der Ostsee zurück, der Prinz mit der „Danzig" ins Mittelmeer an die Küste von Marokko, wo vor einigen Jahren eine preußische Handelsbrigg geplündert worden war.

Als der Prinz mit den Schiffsbooten an der steilen Küste des Kaps Tres Forcas (Drei Spitzen) eine Erkundungsfahrt machte, beschossen ihn die Araber von den Abhängen herab. Nun befahl der Prinz sämtliche Boote zu bewaffnen und landete selbst mit seiner Mannschaft, um die frechen Kabylen zu züchtigen. Die Boote ruderten auf den Strand, die kleine Schützenlinie stürmte unerschrocken die felsigen Höhen hinan und drängte anfangs die überraschten Feinde zurück. Doch oben auf den Höhen, wo die Araber beste Deckung hinter Felsen fanden, gerieten die kühnen preußischen Seeleute in heißes Feuer. Der vorwärtsstürmende Prinzadmiral wurde verwundet, sein Adjutant fiel neben ihm. Von drei Seiten umschlossen feindliche Haufen von mindestens 500 Kriegern die kleine Schar des Prinzen, die nur 66 Kämpfer zählte. Als man erkannte, daß auch die schwache Bootswache im Rücken der preußischen Schützenlinie hart bedroht wurde, mußte die tapfere Landungsmannschaft

mit ihren 18 Verwundeten den schwierigen Rückzug ausführen. Die Kühnheit der Waffentat mit einer Handvoll Seeleute wurde allgemein bewundert; ein französischer Admiral erklärte, er würde es für unmöglich gehalten haben, an der schwierigen Stelle zu landen.

Trotzdem der Chef des Generalstabes, Moltke, die Bestrebungen des Prinzadmirals Adalbert für den Ausbau der Marine lebhaft unterstützte, machte deren Entwicklung nur sehr langsame Fortschritte. Außer einer größeren Zahl kleiner Schraubenkanonenboote wurden einige gedeckte Schraubenkorvetten gebaut, als deren erste am 18. Mai 1858 die „Arkona" auf der Marinewerft in Danzig vom Stapel lief. Schiffsform und Takelung glich noch völlig der alten Segelfregatte „Gefion"; die Schraubenmaschine sollte hauptsächlich im Gefecht arbeiten, für große Reisen war die Takelung bestimmt, um Kohlen zu sparen. „Arkona" hatte etwa 2000 Tonnen Größe oder Wasserverdrängung, d. h. der ins Wasser getauchte Teil des Schiffskörpers verdrängte eine Wassermasse von 2000 Tonnen (oder zwei Millionen Kilogramm); die heutigen Panzerkreuzer, z. B. „Moltke", sind also reichlich zehnmal größer. Als Schwesterschiffe der „Arkona" liefen auf derselben Werft 1859 „Gazelle", 1863 „Vineta", 1864 „Hertha" und 1868 „Elisabeth" vom Stapel. Bis 1865 führten die drei ältesten dieser gedeckten Korvetten je 28 glatte Vorderladegeschütze, und zwar 36-Pfünder, in der gedeckten Batterie; später erhielten alle Schiffe dieser Klasse gezogene Hinterlader, und zwar Kruppsche 15-Zentimeter-Ringkanonen. Die ebenfalls in Danzig 1863 und 1864 erbauten Glattdeckskorvetten „Nymphe" und „Medusa" waren nur 1200 Tonnen groß und hatten nur vier Geschütze auf dem Oberdeck. Zur Königsjacht wurde der sehr zierliche kleine Aviso „Grille" bestimmt, der 1858 in Frankreich in Havre angekauft wurde; mit nur 15 Seemeilen Geschwindigkeit (in der Stunde) war das 52 Meter lange und $7\frac{1}{2}$ Meter breite, ganz aus Mahagoniholz gebaute Fahrzeug damals eine der schnellsten Schraubenjachten der Erde. Als im November 1861 in schwerem Sturm die Segelkorvette „Amazone" vor der holländischen Küste unterging, wurden in England als Schul-

schiffe die kleine Segelfregatte „Niobe“ (von 1290 Tonnen Größe und 41 Meter Länge) und die Segelbriggen „Rover“ und „Musquito“ (von je 570 Tonnen) angekauft. Trotzdem in Frankreich schon 1858 mit dem Bau von Panzerfregatten begonnen war und Moltke schon 1862 den Bau einer Flottille von Panzerkanonenbooten zur Küstenverteidigung lebhaft befürwortet hatte, waren vom Kriegsminister, dem General von Roon, zunächst keine Mittel für den Panzerschiffbau zu erlangen, weil die noch dringlichere Heeresverstärkung damals zuerst berücksichtigt werden mußte.

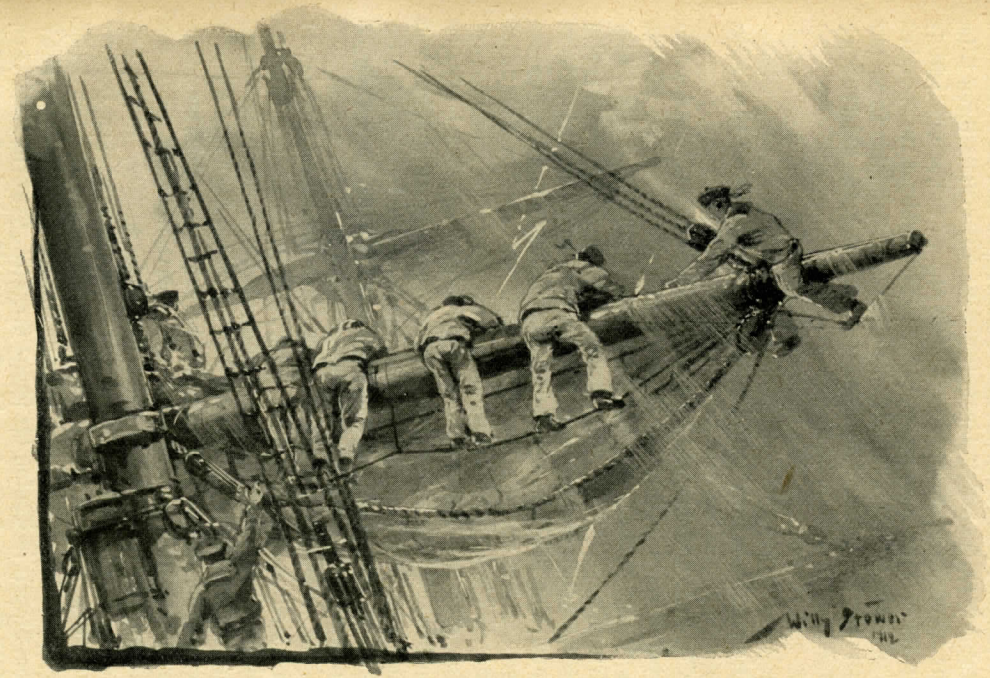
Offiziere und Mannschaften seetüchtig zu machen, zu echten Hochseefahrern auszubilden, dazu benutzte der Prinzadmiral, der das Oberkommando der Marine innehatte, jede Gelegenheit. Als Handelsverträge mit Japan, China und Siam abgeschlossen werden sollten, wurde die preußische Flagge von einem ganzen Geschwader, drei Schiffe mit 66 Kanonen und 693 Mann, nach den fernen Küsten Ostasiens geführt. Freilich war der Seezug seltsam zusammengesetzt: mit dem Flaggschiff, der Schraubenkorvette „Arkona“, segelten die Segelfregatte „Thetis“ und der kleine Schuner „Frauenlob“ um das Kap der guten Hoffnung ostwärts. Fast drei Jahre dauerte die Fahrt, von 1859—1862. Es war der erste große Friedensdienst, den die Marine dem deutschen Seehandel leistete; denn das Entfalten der Kriegsflagge hatte den Abschluß günstiger Verträge und die Hebung des deutschen Seehandels mit Ostasien zur Folge. Nur der für solche Seereisen wenig geeignete kleine Schuner „Frauenlob“ fiel einem schweren Taifun (Wirbelsturm) mit Mann und Maus zum Opfer.

Beim Ausbruch des Dänischen Krieges 1864 waren die Schraubenkorvette „Gazelle“ in Ostasien, der Aviso „Preußischer Adler“ sowie die Schraubenkanonenboote „Basilisk“ und „Blitz“ im Mittelmeer. Den 18 großen dänischen Kriegsschiffen mit 363 Kanonen standen in der Ostsee nur 3 preußische Kriegsschiffe und 18 Kanonenboote mit insgesamt etwa 70 Geschützen gegenüber. Der Prinzadmiral hatte seine Seestreitkräfte in Swinemünde und bei Stralsund gesammelt. Die Dänen blockierten die preußische Ostseeküste, vor Rügen lag ihre Hauptmacht.

Um die Blockade zu brechen, griff am 17. März der Kapitän zur See Jachmann mit „Arkona", „Nymphe" und „Loreley" (einem Aviso, der ursprünglich Postdampfer gewesen) das dänische Geschwader an; 43 preußische Kanonen gegen 179 dänische auf dem Schraubenlinienschiff „Skjold", den Schraubenfregatten „Själland" und „Tordenskjold" sowie den Schraubenkorvetten „Heimdal" und „Thor". Die Kräfte waren zu ungleich, das heftige feindliche Feuer zwang die preußischen Schiffe, um nutzlose Opfer zu vermeiden, zum Rückzug. Mit der schnellen „Grille" unternahm Prinz Adalbert später mehrere Erkundungsfahrten, bei denen er am 14. und 20. April mehrstündige Feuergefechte gegen die großen dänischen Schiffe führte. In der Nordsee blieb das Seegefecht bei Helgoland am 9. Mai unentschieden; dort kämpfte der österreichische Kommodore Tegetthoff mit zwei Fregatten gegen drei dänische Schiffe. Trotzdem es auch später nicht mehr zu ernstlichen Seegefechten kam, durfte die preußische Marine doch auf Moltkes Urteil stolz sein: „Unsere Marine zeigt, was sie bei besserem Material leisten würde, durch ihr zwar erfolgloses, aber keckes Auftreten!"

Noch während des Krieges war in England das Panzerfahrzeug „Arminius" von 1583 Tonnen angekauft; in Frankreich waren ein für die nordamerikanischen Südstaaten erbautes Panzerfahrzeug „Cheops", das später in „Prinz Adalbert" umgetauft wurde, und außerdem zwei schnelle Schraubenkorvetten, „Augusta" und „Viktoria", von je 1825 Tonnen erworben worden. Aber diese Schiffe durften erst nach dem Friedensschluß abgeliefert werden.

Als erstes deutsches Kriegsschiff machte die preußische Schraubenkorvette „Vineta" 1865—1868 eine Erdumsegelung, während der sie fast zwei Jahre in Ostasien kreuzte, um dort den deutschen Seehandel zu schützen und zu fördern. Diese Erdumsegelungen fanden später immer häufiger statt und blieben im Schwange, solange die Seekadettenschulschiffe noch volle Takelung führten, also etwa bis Ende der 80er Jahre. Auf diesen sogenannten „großen Reisen" sammelte der Nachwuchs des Seeoffizierkorps unvergängliche Eindrücke für den Beruf wie für das ganze Leben. Der Besuch vieler Seehäfen in allen Erdteilen machte



Seekadetten im Biskajasturm

die jungen Seekadetten mit allen Völkerrassen, den verschiedensten Kulturstufen und Religionskulten bekannt, weitete ihren Blick für die Naturschönheiten zu Wasser und zu Lande und festigte in ihnen trotz der zauberhaften Märchenbilder in fremden Landen doch sehr gründlich die Liebe zur Heimat. Denn nur wer den ganzen Erdball kennt, weiß die Vorzüge des deutschen Vaterlandes voll zu schätzen.

Die norddeutsche und deutsche Marine 1867 bis 1888

Am 1. Oktober 1867 wurde auf den Kriegsschiffen der bisherigen preußischen Marine die alte preußische Flagge niedergeholt und feierlich unter Geschützsalut die jetzige Kriegsflagge, die der englischen ähnlich ist, gehißt. Gleichzeitig verschwanden die hamburgischen, bremischen, preußischen, oldenburgischen, lübischen, meklenburgischen und hannöverischen Flaggen auf den norddeutschen Handelsschiffen; an ihre Stelle trat überall die schöne dreifarbige Flagge, deren Schwarzweißrot eine glückliche Verbindung der preußischen mit den hansischen Farben darstellt. Die deutschen Farben zeigten plötzlich dem Auslande, daß Norddeutschlands Handelsflotte beträchtlich größer war, als man bisher nach den sieben seltsamen Sonderflaggen auf deutschen Schiffen vermutet hatte.

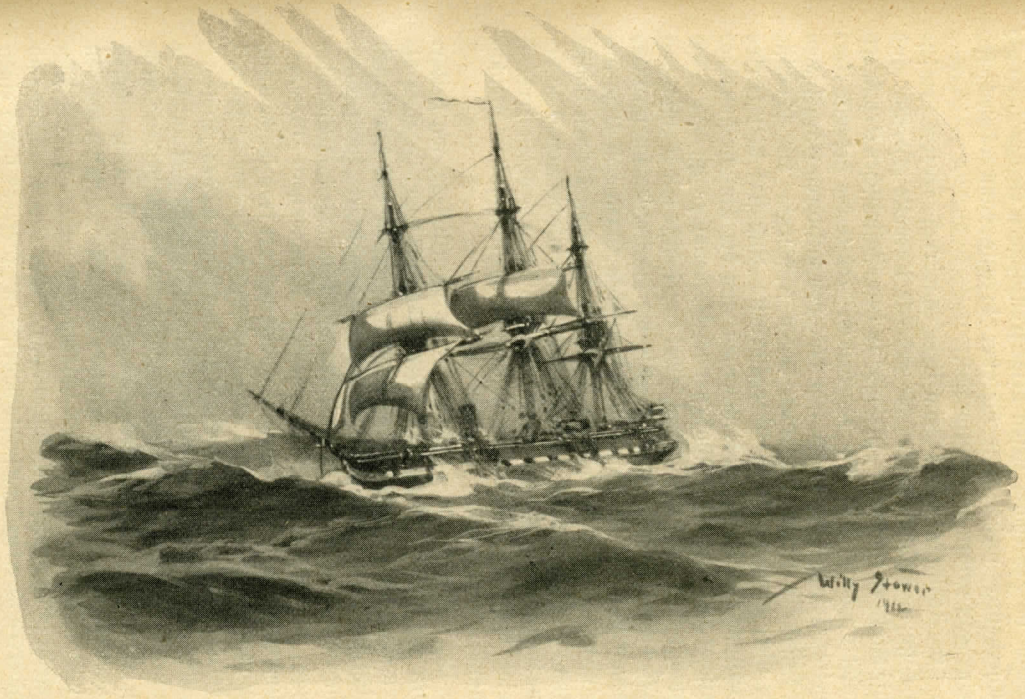
Die norddeutsche Bundesmarine blieb unter dem Oberbefehl des Königs von Preußen; General von Roon als Marineminister stellte einen Flottenplan auf, um die Marine auszubauen, damit sie stark genug würde, den Schutz des Seehandels Norddeutschlands auf allen Meeren zu übernehmen, zugleich die vaterländischen Küsten und Seehäfen zu verteidigen und auch, um die eigene Angriffskraft gegen feindliche Flotten, Küsten und Häfen zu entwickeln. Nun galt es, die ersten großen Panzerfregatten zu erwerben, weil alle fremden Flotten schon solche besaßen. Zwei schon 1865 bestellte Panzerfregatten liefen 1867 vom Stapel: in Toulon die schöne Fregatte „Friedrich Karl" von 6007 Tonnen, in London die Fregatte „Kronprinz" von 5568 Tonnen Größe. Man hatte sich an französische und englische

Schiffswerften wenden müssen, weil derlei Schiffe damals in Deutschland noch nicht gebaut werden konnten. Eine noch größere, ursprünglich für die Türkei bestimmte Panzerfregatte von 9757 Tonnen wurde kurz vor ihrem Stapellauf 1868 in London angekauft und „König Wilhelm" getauft. Alle drei waren Panzerschiffe ältester Art, sogenannte Batterieschiffe; ihre Geschütze, 20 kurze 24-Zentimeter-Ringkanonen auf „König Wilhelm" und je 16 kurze 21-Zentimeter-Ringkanonen auf den beiden anderen, standen (mit Ausnahme je eines Bug- und Heckgeschützes auf dem Oberdeck) in den Breitseiten in einer gepanzerten Batterie. Alle drei waren noch vollgetakelte Fregatten, um auf größeren Reisen unter Segel die Kohlen zu sparen. Im Sommer 1869 machte dieses erste deutsche Panzergeschwader unter dem Befehl des Vizeadmirals Jachmann seine ersten Übungen in der Nord- und Ostsee.

Im nächsten Jahre schiffte sich der Prinzadmiral Adalbert auf dem Flaggschiff „König Wilhelm" ein, um mit dem Geschwader, zu dem auch noch das Panzerfahrzeug „Prinz Adalbert" gehörte, eine Übungsfahrt in den Atlantischen Ozean bis nach den Azoren zu machen. Kurz nach dem Auslaufen von Plymouth, am 10. Juli, erhielt der Prinzadmiral Kunde von der drohenden Kriegserklärung Frankreichs, die ihn zur Rückkehr zwang. Am Abend des 16. lief das Geschwader wieder in die Jade ein, um den noch im Ausbau begriffenen Kriegshafen Wilhelmshaven und zugleich die Elb- und Wesermündung gegen die damals etwa sechsfach stärkere französische Flotte zu schützen. Drei Tage später erfolgte die Kriegserklärung und nach weiteren sechs Tagen kreuzte das erste französische Panzergeschwader mit fünf Panzerfregatten, zwei Panzerkorvetten und sechs ungepanzerten Avisos und anderen Schiffen die Nordsee, um in der Ostsee unsere Häfen zu blockieren. Am 9. August traf dann das zweite feindliche Geschwader vor Helgoland ein, mit acht Panzerfregatten und vier ungepanzerten Schiffen. Helgoland, damals noch englisch, wurde zum feindlichen Stützpunkt, weil unter dem Schutz der Insel die Franzosen bei Sturm sicher ankern konnten und weil nachts das weit sichtbare Leuchtfeuer ihnen stets die Ortsbestimmung erleichterte. An den deutschen Küsten waren wäh-

rend des Kriegs alle Leuchtfeuer gelöscht, alle Seezeichen entfernt.

Dem kleinen deutschen Panzergeschwader fiel in dem zu Lande unvergleichlich ruhmreichen Kriege gegen Frankreich eine „undankbare, zu echtem Heldenruhme keinen Raum bietende Rolle zu" — nach den Worten Kaisers Wilhelms II. Um sich nicht unnütz zu opfern, durfte es die übermächtigen feindlichen Geschwader, die unsere Seehäfen blockierten, nicht angreifen, um die Küste nicht preiszugeben. Nur wenn die feindliche Flotte die Elb- oder Wesermündung angegriffen hätte, wäre unser kleines Geschwader eingesetzt worden, um dem Feinde das Vordringen nach Hamburg oder Bremen soviel wie möglich zu erschweren. Wahrscheinlich hat nur der wider Erwarten günstige Verlauf des Landkriegs für die deutschen Streitkräfte die französischen Geschwader davon abgehalten, ernsthafte Angriffe auf die deutschen Seehäfen zu machen. Sie hätten ja allen Schaden, den sie dort hätten anrichten können, später doch bezahlen müssen. Denn mit den wenigen deutschen Panzerschiffen, den drei Fregatten und den beiden Panzerfahrzeugen hätte das große französische Nordseegeschwader leicht fertig werden müssen. Noch ungenügender waren unsere Ostseeküsten geschützt; dort standen dem französischen Ostseegeschwader nur wenige hölzerne Schiffe gegenüber. In Kiel, dem Bundeskriegshafen, dessen Küstenbefestigung noch im Bau war, lagen das Artillerieschulschiff „Renown", ein in England gekauftes altes Schraubenlinienschiff, und die gedeckte Korvette „Elisabeth"; Swinemünde und Rügen wurde von einer Flottille hölzerner kleiner Kanonenboote verteidigt. In Neufahrwasser lag die kleine Glattdeckskorvette „Nymphe", die unternehmungslustig genug war, um bei einer Erkundungsfahrt in der Nacht zum 22. August mit drei französischen Panzerfregatten in der Danziger Bucht Breitseiten auszutauschen. Kurz vorher, am 17. August, hatten die flinke kleine Jacht „Grille" und die Kanonenboote „Drache", „Blitz" und „Salamander" in den Gewässern Rügens Schüsse mit dem französischen Panzergeschwader gewechselt, um ihre Kampfbereitschaft zu bekunden.



Gedeckte Korvette „Elisabeth“ im Sturm

Schon im September liefen beide französischen Geschwader nach Cherbourg zurück; seit Oktober kreuzte dann abwechselnd eins von beiden in der Nordsee.

Im Auslande waren beim Kriegsausbruch mehrere deutsche Schiffe; von ihnen kamen die gedeckte Korvette „Hertha" und die Glattdeckskorvette „Medusa" in den ostasiatischen Gewässern nicht an den Feind. Bei den Azoren kreuzte die gedeckte Korvette „Arkona"; sie wurde sehr bald von mehreren französischen Schiffen in einem neutralen Hafen festgelegt. Der schnellste deutsche Kreuzer, die Glattdeckskorvette „Augusta" kreuzte eine Zeitlang vor der Girondemündung, um die Einfuhr amerikanischer und englischer Waffen nach Bordeaux zu hindern. Sie machte dort auch drei Prisen, zwei Segelschiffe mit Mehlladung und einen Proviantdampfer. Als ihr die Kohlen knapp wurden, mußte die „Augusta" den spanischen Hafen von Vigo anlaufen. Schleunigst schickten die Franzosen dem kleinen Schiffe nun drei Panzerschiffe nach, die die Hafeneinfahrt von Vigo bewachen mußten. So war auch dieses Schiff zum größten Verdruß seines schneidigen Kommandanten, Korvettenkapitän Weickhmann, lahmgelegt.

Bei dem einzigen Seegefecht des großen Kriegs, wo beiderseits mit nahezu gleichen Kräften gekämpft wurde, zeigte die deutsche Schiffsbesatzung, daß sie an Tapferkeit und Tüchtigkeit nicht hinter den Kriegskameraden des Landheeres zurückstand. Im damals noch spanischen Hafen von Havanna in Westindien lagen im November 1870 das deutsche Kanonenboot „Meteor", Kommandant Kapitänleutnant Knorr, und der französische Aviso „Bouvet", der an Größe und Maschinenkraft dem „Meteor" überlegen war, auch 85 Mann Besatzung gegen 62 des „Meteor" hatte. Jedes Schiff war mit drei Geschützen bewaffnet und hatte außer der Schraubenmaschine volle Takelung. Die beiden Schiffe forderten sich zum Kampfe heraus, der außerhalb der spanischen Hoheitsgrenze, drei Seemeilen von der Küste, geführt werden mußte. Am 9. November dampften beide Gegner klar zum Gefecht aufeinander mit Volldampf zu. Der etwas größere und schwerere „Bouvet" versuchte dabei, den „Meteor" durch einen Rammstoß über den Haufen zu rennen. Durch geschicktes Ruder-

manöver vereitelte Kapitänleutnant Knorr diesen Angriff. Aber „Meteor" erlitt doch schweren Schaden, als beide Schiffe dicht aneinander vorbeidampften; sein Großmast wurde geknickt und riß im Fallen noch den Besanmast mit über Bord. Die Takelung geriet in die Schiffsschraube, die Maschine mußte gestoppt werden, um die Schraube zu klarieren. Auch zwei Geschütze des „Meteor" waren bei dem Zusammentreffen aus ihren Pivotbolzen gehoben und dadurch für einige Zeit gefechtsunfähig geworden. In dieser ziemlich verzweifelten Lage des „Meteor" gelang es dem wackeren Geschützführer des dritten noch kampffähigen Geschützes mit einem gutgezielten Kernschuß den Dampfkessel des „Bouvet" mit einer Granate zu treffen. Nun war der Feind kampfunfähig, setzte schleunigst alle Segel und floh in den Hafen von Havanna. Leider konnte „Meteor" seine Schraube nicht schnell genug klarieren, um den „Bouvet" noch außerhalb der Neutralitätsgrenze zu erreichen.

Die glänzenden, beispiellosen Erfolge des deutschen Heeres im Feldzug von 1870/71 schufen das neue Deutsche Reich. Die Marine des Norddeutschen Bundes wurde zur Kaiserlichen Marine unter dem Oberbefehl des Kaisers. Mit dem Oberkommando und zugleich mit der Verwaltung der Marine wurde als Chef der Admiralität der im Kriege bewährte General von Stosch vom Kaiser betraut. Ein neuer Flottengründungsplan wurde 1873 vom Reichstag genehmigt, der sich leider nur wenig von dem Roonschen Flottenplan von 1867 unterschied. Der Plan legte den Schwerpunkt auf die Küstenverteidigung, berücksichtigte den Hochseekrieg zum Schutz des deutschen Seehandels zu wenig. Die Angriffskraft sollte dem Landheere zufallen, darin lag der grundsätzliche Irrtum des neuen Flottenplans im Gegensatz zu dem alten Roonschen. Reichskriegshäfen wurden Wilhelmshaven und Kiel; die Marinewerften in diesen Häfen und in Danzig wurden zum Bau großer Schiffe erweitert. Auf Stoschs Anregung wurde auch der deutsche Privatschiffbau ermuntert, sich am Bau neuer Kriegsschiffe zu beteiligen. Besonders die große Vulkanwerft in Bredow bei Stettin nahm teil an den neuen Aufträgen. Dadurch gelang es allmählich, das heimische Schiffbaugewerbe auch für den Handels-

schiffbau leistungsfähig zu machen, mithin dem Volkswohl Milliarden zu sparen, die sonst an ausländische Werften ausgegeben worden wären.

Auf der Danziger Marinewerft waren um 1871 noch eine größere Zahl hölzerner Kriegsschiffe im Bau; dort liefen in diesem Jahre die Glattdeckskorvette „Ariadne" und im folgenden Jahr ihr Schwesterschiff „Luise" von Stapel, beide je 1719 Tonnen groß und 62 Meter lang. Die letzte und schönste hölzerne Korvette „Freya" von 2017 Tonnen und 85 Meter Länge folgte 1874 auf derselben Werft. Ebenfalls 1871 wurden auf der Danziger Marinewerft die großen Kanonenboote „Albatroß" und „Nautilus", je 716 Tonnen groß, erbaut. Nach fast sechsjähriger Bauzeit lief 1872 auf der Danziger Werft das erste in Deutschland erbaute Panzerschiff vom Stapel, die schöne Panzerkorvette „Hansa". Sie war noch ganz aus Holz gebaut, der eiserne, 158 Millimeter starke Panzergürtel und die 127 Zentimeter starke Panzerkasematte waren auf die Holzhaut aufgelegt. Das 68 Meter lange und 14 Meter breite Schiff war nur 3610 Tonnen groß und trug in der Kasematte acht kurze 21-Zentimeter-Ringkanonen. Die „Hansa" war als erster Panzerkreuzer der deutschen Marine zum Auslandsdienst bestimmt. Für weite Seefahrten kam ihr die hohe Takelung gut zu statten. Aber die französischen Vorbildern nachgeahmte hölzerne Bauart gab dem schönen kleinen Schiffe nur kurze Lebensdauer; der Schiffsboden wurde frühzeitig faul und morsch.

Kriegsbrauchbarer waren die drei nächsten in Deutschland gebauten Panzerturmschiffe, deren ganzer Körper aus Eisen bestand. Von ihnen lief 1873 die „Preußen" auf dem Stettiner Vulkan vom Stapel; 1874 folgten der „Große Kurfürst" und „Friedrich der Große" auf den Marinewerften in Wilhelmshaven und Kiel. Diese eigenartigen Schiffe waren 6770 Tonnen groß und 93 Meter lang. Die Wasserlinie war mit einem 235 Millimeter dicken Panzergürtel geschützt. Darüber erhob sich die Panzerkasematte, die den Unterbau für zwei Panzerdrehtürme bildete. In jedem Turm standen zwei 26-Zentimeter-Ringkanonen; je eine 17-Zentimeter-Ringkanone diente als Bug- und Heckgeschütz. Die letzten der acht Panzerfregatten,

die der Flottengründungsplan von 1873 forderte, wurden in England gebaut und liefen dort 1874 vom Stapel. Sie waren je 7676 Tonnen groß und 85 Meter lang, hatten Panzergürtel und Panzerkasematte mit abgestumpften Ecken, worin acht 26-Zentimeter-Kanonen standen. Die hochbordigen, sehr stattlich aussehenden beiden Panzerfregatten hießen „Kaiser" und „Deutschland"; sie waren die letzten im Ausland gebauten deutschen Kriegsschiffe. Alle diese Panzerschiffe hatten noch volle Takelung und liefen unter Dampf höchstens etwa 14 Seemeilen stündlich. Einige Jahre später wurden die kleinen Panzerkorvetten der Sachsenklasse gebaut, nämlich „Sachsen" (Stapellauf 1877), „Bayern" (1878), „Baden" (1878) und „Württemberg" (1880), von je 7400 Tonnen und 98 Meter Länge. Sie waren nur für die Küstenverteidigung bestimmt, wurden daher Ausfallkorvetten genannt. Von ihren sechs 26-Zentimeter-Kanonen standen vier in den Ecken einer offenen Panzerzitadelle auf dem Oberdeck, zwei auf gemeinschaftlicher Drehscheibe in einem offenen Brustwehrturm, der vor der Zitadelle lag. Diese Schiffe hatten von Anfang an nur Signalmasten. Ihre Doppelschraubenmaschinen leisteten etwa 14 Seemeilen Geschwindigkeit. Das „lebende Werk" dieser Schiffe, d. h. ihr Körper unterhalb und in der Wasserlinie war durch viele wasserdichte Quer- und Längswände in viele wasserdichte Zellen geteilt, außerdem war zum Schutz gegen Sinkgefahr infolge von Schüssen oder Torpedotreffern in der Wasserlinie ein Korkdamm oder Kofferdamm eingebaut, dessen kleine wasserdichte Zellen mit Kork gefüllt waren. Der mit Marineleim getränkte Kork sollte beim Eindringen von Wasser in den Kofferdamm aufquellen und dadurch die Schußlöcher selbsttätig schließen. Bei Schießübungen hatte sich diese Erfindung bewährt. Als letztes Panzerschiff der älteren Zeit lief 1884 die merkwürdige kleine Panzerkorvette „Oldenburg" vom Stapel, ein Kasemattschiff von nur 5200 Tonnen und 75 Meter Länge, auf dem sechs 24-Zentimeter-Kanonen in einer aus der Bordwand erkerartig ausladenden Kasematte aufgestellt waren, während noch zwei solcher Geschütze oben auf der Kasematte standen.

Nur für die Hafenverteidigung waren die Panzerkanonen-

boote der Wespeklasse bestimmt, von denen elf, nämlich „Wespe", „Viper", „Biene", „Skorpion", „Mücke", „Basilisk", „Camäleon", „Crocodil", „Natter", „Salamander" und „Hummel" in den Jahren 1876 bis 1881 nach gleichem Plan auf der Weserwerft in Bremen erbaut wurden. Sie waren 1104 Tonnen groß, 44 Meter lang und bildeten eigentlich nur eine schwimmende Lafette für eine kurze 30,5-Zentimeter-Kanone, deren Granaten 329 Kilogramm wogen. Sie sollten im flachen Fahrwasser der Nordseeflußmündungen an Stellen, wo die Erbauung von Panzerforts zu schwierig ist, den Feind erwarten und beschießen. Noch merkwürdiger und ungeeigneter für den Hochseekrieg waren die 1884 auch in Bremen erbauten, eigentlich ungepanzerten „Panzerkanonenboote" „Brummer" und „Bremse" von nur 871 Tonnen und 62 Meter Länge. Sie hatten aber 15 Seemeilen Geschwindigkeit gegen 9 Seemeilen der Boote der Wespeklasse. Ihr einziger Schutz war ein gewölbtes leichtes Panzerdeck. Die Bewaffnung bestand aus einem 21-Zentimeter-Geschütz.

Auch die Kreuzerflotte wurde vergrößert. Auf dem Vulkan in Stettin liefen 1875 und 1876 die gedeckten Korvetten „Leipzig" und „Prinz Adalbert" vom Stapel. (Gleichzeitig wurde das alte Panzerfahrzeug „Prinz Adalbert" als seeuntüchtig aus der Schiffsliste gestrichen.) Die beiden je 3925 Tonnen großen und 86 Meter langen Schwesterschiffe waren nach dem Kompositsystem gebaut: hölzerne Außenhaut auf eisernem Spantengerippe, konnten also die Kupferhaut unter Wasser tragen, wie echte Holzschiffe. Jedes Schiff war mit zwölf 17-Zentimeter-Kanonen bewaffnet. Mit ihrem hohen steilen Bug sahen „Leipzig" und „Prinz Adalbert" wie Panzerfregatten aus, wurden von Unkundigen auch häufig für solche gehalten. Kleiner waren die sechs, 1877 bis 1879 erbauten gedeckten Korvetten der Stoschklasse, nämlich „Bismarck", „Moltke", „Stosch", „Blücher", „Stein" und „Gneisenau"; ihre Größe betrug 2843 Tonnen, Länge 74 Meter, Bewaffnung vierzehn 15-Zentimenter-Kanonen. Seit 1884 wurden alle gedeckten Korvetten als Kreuzerfregatten bezeichnet, womit allerdings ihr Gefechtswert keinen Zuwachs erhielt. Ein merkwürdiger Nachzügler

der Stoschklasse war die Kreuzerfregatte „Charlotte“ von 1885; sie war 3288 Tonnen groß, 77 Meter lang und trug in altmodischen Breitseitpforten, genau wie auf den Nelsonschen Fregatten aufgestellt, zwölf 15-Zentimeter-Kanonen. Alle diese Kreuzerfregatten waren voll getakelt; unter Dampf liefen sie 13—14 Seemeilen stündlich. Als Schulschiffe und im friedlichen Auslandsdienst haben sie gute Dienste geleistet, trotzdem ihr Gefechtswert schon zur Zeit ihrer Geburt recht klein war.

Auch die damals gebauten Glattdeckskorvetten waren Zwitterbildungen mit geringem Gefechtswert, weil sie in der Übergangszeit vom schlecht dampfenden und schlecht segelnden Kreuzer zum modernen, takellosen Schnellkreuzer entstanden. Die Olgaklasse wurde 1880 bis 1882 erbaut; zu ihr gehörten die Glattdeckskorvetten „Olga“, „Carola“, „Marie“ und „Sophie“ von je 2158 Tonnen und 69 Meter Länge, bewaffnet mit zehn 15-Zentimeter-Kanonen. Nicht besser waren die 1885 gebauten Kreuzerkorvetten (so hießen seit 1884 die Glattdeckskorvetten) „Alexandrine“ und „Arkona“; sie waren 2373 Tonnen groß, 73 Meter lang und führten je zehn lange 15-Zentimeter-Kanonen. Ähnlicher Bauart waren die 489 Tonnen großen Kanonenboote „Iltis“ von 1877, „Wolf“ und „Hyäne“ von 1878, sowie die 845 Tonnen großen Kanonenboote „Habicht“ und „Möwe“ von 1879; sie waren vollgetakelt, aber entsprechend ihrer Größe schwach bewaffnet. Als Signalwiederholer beim Panzergeschwader wurden bis zur Mitte der achtziger Jahre noch alte Raddampfer benutzt, die Avisos „Falke“ und „Pommerania“, später auch „Grille“ (siehe Seite 32) und die beiden 1882 von Stapel gelassenen ersten Doppelschraubenavisos „Pfeil“ und „Blitz“ von 1388 Tonnen, 75 Meter Länge und 16 Seemeilen Geschwindigkeit, bewaffnet mit sechs 8,8-Zentimeter-Kanonen. Die älteste Kaiserjacht „Hohenzollern“, die 1876 auf der Germaniawerft in Kiel vom Stapel lief, war auch noch ein Raddampfer, da sie im Kriege als Aviso dienen sollte; das vornehm, aber einfach ausgestattete kleine Schiff war nur 1700 Tonnen groß, 82 Meter lang und hatte 15 Seemeilen Geschwindigkeit. Das Schiff wurde von Kaiser Wilhelm dem Großen zu Flottenmanövern und Flottenparaden benutzt, von der kronprinzlichen Familie auch öfters

zu Seereisen nach England und später von Kaiser Wilhelm II. zu mehreren Reisen in der Ost- und Nordsee, wie auch im Mittelmeer. Beim Stapellauf der neuen Kaiserjacht 1892 erhielt der alte Raddampfer den Namen „Kaiseradler". Mit den bisher beschriebenen Schiffen hatte die deutsche Marine ungefähr den Bestand des Flottenbauplans von 1873 nach etwa einem Jahrzehnt emsiger Entwicklung erreicht.

Unsere Auslandsschiffe, die gedeckten Korvetten, Glattdeckskorvetten und Kanonenboote hatten seit dem großen Kriege, der Deutschlands Einheit schuf, gar mancherlei wichtige Aufgaben zum Schutze des deutschen überseeischen Handels zu erfüllen. Gegen die unruhige Negerrepublik Haiti wurde die erste Gewaltmaßregel nötig; deren Regierung hatte seit 1868 die Geldforderung eines deutschen Kaufmanns zu zahlen verweigert. Sobald sich Gelegenheit bot, wurden 1872 die gedeckten Korvetten „Vineta" und „Gazelle" nach dem haitianischen Hafen Port-au-Prince geschickt. Nach vergeblichen Verhandlungen ließ der Geschwaderchef Kapitän zur See Batsch mit bewaffneten Booten unter Befehl des Kapitänleutnants Hollmann die beiden haitianischen Kriegskorvetten „Union" und „Mont organisé" überrumpeln und besetzen. Die deutsche Flagge wurde auf beiden Korvetten gehißt, die Negerbesatzung an Land gejagt. Erst als die Schuldsumme gezahlt war, erhielten die Haitianer unser Faustpfand, die beiden Korvetten, zurück. Bald darauf vereinigten sich noch die Panzerfregatte „Friedrich Karl", die gedeckte Korvette „Elisabeth" und das Kanonenboot „Albatroß" mit „Vineta" und „Gazelle". Dieses stattliche Geschwader besuchte nun alle wichtigsten Häfen Westindiens und der Nordküste Südamerikas, um die deutsche Flagge dort zu zeigen. Im nächsten Jahre bekamen „Friedrich Karl" und „Elisabeth" an der spanischen Küste zu tun, um während des Karlistenaufstands die dort lebenden Deutschen zu schützen. Zwei von den Aufständischen besetzte Panzerschiffe zwang der schneidige Kommodore Reinhold Werner, der Kommandant des „Friedrich Karl" mit Unterstützung des englischen Panzerschiffs „Swiftsure" zur Übergabe. Während man in England die kühne Tat rühmte, war Bismarck aus politischen

Gründen nicht damit einverstanden. Werner wurde abgelöst, erhielt aber den ehrenvollen Posten des Oberwerftdirektors in Wilhelmshaven.

Als Schulschiff für Seekadetten war jeden Sommer die Segelfregatte „Niobe" im Dienst, für Schiffsjungen die drei schmucken Briggen „Rover" „Musquito" und „Undine". An das erste Ausbildungsjahr auf „Niobe" und Marineschule in Kiel schloß sich eine fast programmgemäße große, zweijährige Reise der Seekadetten um die Erde, auf einer gedeckten Korvette, die zugleich allerlei politische Aufgaben zu erfüllen hatte. Auch für die Wissenschaften wirkte die Marine. Die gedeckte Korvette „Gazelle" machte 1874—1876 eine Erdumsegelung lediglich zum Zweck verschiedener ozeanographischer, astronomischer, magnetischer und biologischer Forschungen. Auf den Kerguelen setzte „Gazelle" Gelehrte und Seeoffiziere ab, die dort mit Erfolg den Venusdurchgang durch die Sonne beobachteten, um die genauere Entfernung der Erde von der Sonne zu bestimmen. Dann segelte die „Gazelle" südwärts bis zur großen Eismauer des Südpolargebiets, durchsegelte den Indischen und Stillen Ozean, besuchte dabei die noch wenig bekannte Inselwelt unseres Bismarckarchipels und kehrte mit reichen geologischen, ethnographischen, botanischen und zoologischen Sammluugen wohlbehalten wieder heim. Auch bei dem zweiten Venusdurchgang, 1882, war die Marine beteiligt. Die gedeckte Korvette „Moltke" brachte mehrere Gelehrte nach Südgeorgien, suchte für sie dort eine geschützte Bucht, wo die Beobachtungshäuser errichtet und die Astronomen mit ihren Instrumenten und Vorräten ausgeschifft wurden. Dann dampfte das Schiff heimwärts; ein Jahr später wurden die Beobachter auf Südgeorgien von der Glattdeckskorvette „Marie" wieder abgeholt und nach Montevideo gebracht. In der Ost- und Nordsee machte das Kanonenboot „Drache" seit 1875 alljährlich hydrographische und ozeanographische Beobachtungen, die der ganzen deutschen Seeschiffahrt zu gute kamen.

Die Auslandsaufgaben der Marine steigerten sich so stark, daß schon 1876 nicht weniger als 19 deutsche Schiffe mit 188 Geschützen und 5451 Mann in allen Meeren außerhalb der Hei-

mat tätig waren. Im Mittelmeer befand sich unter Befehl des Konteradmirals Batsch das Übungsgeschwader der vier Panzerfregatten „Kaiser", „Deutschland", „Friedrich Karl" und „Kronprinz" mit dem Aviso „Pommerania"; mit ihm vereinigten sich die Glattdeckskorvette „Medusa" und die Kanonenboote „Meteor" und „Komet". Diese Seestreitkraft zwang durch ihr Erscheinen im Hafen von Saloniki die Türkei Genugtuung für die Ermordung des dortigen deutschen Konsuls zu geben. Unter dem Kommodore, Kapitän zur See Grafen von Monts wirkte ein Kreuzergeschwader im fernen Ostasien; es bestand aus den gedeckten Korvetten „Hertha" und „Vineta", den Glattdeckskorvetten „Ariadne" und „Luise", den Kanonenbooten „Nautilus" und „Cyklop". Dieses Geschwader erzwang durch die Drohung mit ihren Breitseiten von der chinesischen Regierung durchgreifende Maßregeln zur Unterdrückung des Seeräuberunwesens auf den großen chinesischen Flüssen. Auf der westindischen Station hielt die Glattdeckskorvette „Viktoria" die Haitianer in Respekt. Auf der Heimreise befand sich die schon erwähnte „Gazelle", auf der Ausreise nach Ostasien waren die gedeckte Korvette „Elisabeth", sowie die Glattdeckskorvetten „Augusta" und „Freya".

Im Jahre 1878 erforderten Verwicklungen mit der mittelamerikanischen Republik Nicaragua die Entsendung eines deutschen Geschwaders nach Corinto, dem besten Hafen des Landes am Stillen Ozean. Dort ankerten die gedeckten Korvetten „Elisabeth" und „Leipzig" und die Glattdeckskorvette „Ariadne", während zugleich die Glattdeckskorvette „Medusa" die atlantische Küste Nicaraguas überwachte. Schon war das Landungskorps in Corinto für den Vormarsch durch tropische Urwälder nach der Landeshauptstadt Managua ausgerüstet und eingeübt, als die halbfarbigen, bisher sehr großmäuligen Republikaner sich dem Ultimatum des Geschwaderchefs unterwarfen, die beleidigte deutsche Flagge in Corinto feierlich zu salutieren und gehörige Sühne für Mißhandlung des deutschen Konsuls zu zahlen. Im nächsten Jahr hatten die Panzerkorvette „Hansa" und die Glattdeckskorvette „Freya" während des chilenisch-peruanischen Kriegs die Reichsangehörigen an der Westküste

Deutsches Geschwader im Hafen von Amoy

Südamerikas zu schützen, auch den widerrechtlich beschlagnahmten deutschen Dampfer „Luxor" zu befreien. An der afrikanischen Küste kam es 1881 zum ersten Kampf seit zwei Jahrhunderten, und zwar an der Küste von Liberia, nicht weit von der alten Niederlassung des Großen Kurfürsten. Die Glattdeckskorvette „Viktoria" beschoß den Ort Nanakru, dessen Bewohner einen gestrandeten deutschen Handelsdampfer geplündert hatten. Dann wurde von der Landungsmannschaft der Ort zerstört; die Neger wurden nach kurzem Gefecht in den Busch getrieben. Ein Jahr später schützten gelandete deutsche Mannschaften der Kanonenboote „Möwe" und „Habicht" Deutsche und Österreicher in Alexandrien während des ägyptischen Aufstands. Ebenfalls 1882 führte das deutsche Kreuzergeschwader in Ostasien, die gedeckten Korvetten „Stosch" und „Elisabeth", sowie das Kanonenboot „Iltis" den unblutigen sogenannten Pfannenkrieg gegen den großen chinesischen Kriegshafen Amoy. Die chinesische Zollbehörde hatte Zuckersiedepfannen eines deutschen Kaufmanns unrechtmäßig beschlagnahmt. Nach vergeblichen diplomatischen Verhandlungen landete das Geschwader sein starkes, mit scharfer Munition ausgerüstetes Landungskorps, besetzte mitten in der volkreichen Stadt das Zollhaus, brach dessen Tor auf und brachte die Pfannen dem deutschen Konsul. Auf den Hermitinseln in der Südsee waren um dieselbe Zeit ein deutscher Handelskapitän ermordet und ein Händler lebendig begraben worden. Die Glattdeckskorvette „Carola" und das Kanonenboot „Hyäne" übernahmen die Bestrafung der Eingeborenen.

Im Frühjahr 1883 trat ein Wechsel in der Marineleitung ein; an Stelle des Generals von Stosch wurde wieder ein General, von Caprivi, Chef der Admiralität. Während seiner Amtsführung nahm das Torpedowesen zum Zwecke der Küstenverteidigung großen Aufschwung. Gleichzeitig stellte der Beginn der deutschen Kolonialpolitik große Aufgaben an die deutsche Kreuzerflotte. Die Torpedowaffe hatte damals raschen Aufschwung genommen; man gab sich sogar dem Trugschluß hin, daß die teueren großen Panzerschiffe nun überflüssig werden würden. Mit den kleinen schnellen und billigen Torpedobooten wollte man bei Nacht und Nebel die Panzerriesen vernichten.

Club Estudios
Sección Biblioteca

Die Waffe des Schwächeren schien gegen die größten Flotten gute Erfolge zu versprechen. Günstige Erprobungen der Torpedoboote in Friedensmanövern führten zur Überschätzung der Torpedowaffe. Deshalb wurde unter Caprivi kein einziges Panzerschlachtschiff gebaut (die kleine „Oldenburg" war schon vor seinem Amtsantritt begonnen), während der Bau von Torpedobooten eifrig gefördert wurde. Die ersten zehn kleinen Torpedoboote von 50 Tonnen waren schon 1882 gebaut worden. In den folgenden Jahren wurden bis 1888 insgesamt etwa 100 Torpedoboote von 75 bis 90 Tonnen Größe und bis zu 19 Seemeilen Geschwindigkeit gebaut. Die schnelle und vortreffliche Entwicklung der Torpedowaffe war das besondere Verdienst eines tatkräftigen jungen Admiralstabsoffiziers, des Korvettenkapitäns Tirpitz, der infolge seiner Tüchtigkeit der Meister der maritimen Schwarzkunst, des Torpedowesens, geworden war. Er leitete die technische Vervollkommnung des Torpedos und der Torpedoboote, erfand zugleich auch die ganz neue Kampfweise der nächtlichen Torpedobootsangriffe.

Die deutsche Kolonialpolitik, die seit zwei Jahrhunderten geruht hatte, begann damit, daß am 4. Juli 1884 das Kanonenboot „Möwe" den Reichskommissar Dr. Nachtigal mitsamt dem Landungskorps in Bageida an Land setzte und dort vom ganzen Togoland unter Geschützsalut und Flaggehissen Besitz ergriff. Das war im Golf von Guinea, nicht weit von den Ruinen des kurbrandenburgischen Forts Großfriedrichsburg. Im Februar desselben Jahres hatte die Korvette „Sophie" vor dem alten Fort geankert und von den sechs alten Geschützen eins mit nach Deutschland genommen. Als das alte Rohr in der Berliner Ruhmeshalle aufgestellt wurde, hatte Deutschland die erste Kolonie in Afrika erworben. Kaiser Wilhelm der Große soll damals gesagt haben: „Jetzt erst kann ich wieder dem Standbild des Großen Kurfürsten gerade ins Gesicht sehen."

Im gleichen Jahre, 1884, wurde auch noch an anderen Plätzen, die bisher herrenlos geblieben waren, die deutsche Flagge gehißt, im Juli im Kamerungebiet ebenfalls von S. M. S. „Möwe", in Angra Pequena in Südwestafrika am 6. August von den Kreuzerfregatten „Elisabeth" und „Leipzig", im Bis-

marckarchipel und Kaiser-Wilhelmsland im November von „Elisabeth“ und dem Kanonenboot „Hyäne“. Die deutsche Ausbreitung auf überseeische Gebiete wurde überall von England mit großer Mißgunst verfolgt und wo es anging, sogar durchquert, trotzdem die Engländer fast ein ganzes Jahrhundert Vorsprung gehabt hatten, dieselben Gebiete zu besetzen. In Kamerun gelang es dem Einfluß englischer Händler, einen Negeraufstand gegen die deutsche Herrschaft ins Werk zu setzen. Deshalb segelte Ende Oktober 1884 ein westafrikanisches Geschwader unter Befehl des Konteradmirals Knorr, bestehend aus den Kreuzerfregatten „Bismarck“ und „Gneisenau“ und den Kreuzerkorvetten „Olga“ und „Ariadne“ nach Kamerun, landete dort am 19. Oktober 330 Mann mit 4 Geschützen, die nach mehreren heftigen Gefechten die aufständischen Hikory- und Joßneger niederwarfen.

In Ostafrika hatte 1884 die deutsch-ostafrikanische Gesellschaft ein großes Gebiet, 2500 Quadratmeilen, von unabhängigen Negerhäuptlingen erhandelt. Nur das Küstenland wollte der von Engländern mißtrauisch gemachte Sultan von Sansibar nicht abtreten, ja er erhob sogar Anspruch auf das bereits deutsche Hinterland. Um ihn gefügig zu machen, wurde ein ostafrikanisches Geschwader vor dem Palast des Sultans verankert; dazu gehörten die Kreuzerfregatten „Prinz Adalbert“, „Stosch“, „Elisabeth“ und „Gneisenau“. Etwas später stießen noch die Fregatte „Bismarck“, Flaggschiff Knorrs, das Kanonenboot „Möwe“ und zwei Handelsdampfer mit Kohlen und Schießbedarf zum Geschwader. Nun bequemte sich der Sultan, die Festlandsküste von Deutsch-Ostafrika abzutreten, während die Engländer die wertvollen Inseln Sansibar und Pemba sich zu sichern verstanden.

Der große Eifer im Flaggehissen auf anscheinend herrenlosen Südseeinseln hätte übrigens beinahe zu einem Seekrieg zwischen Spanien und Deutschland geführt. Das Kanonenboot „Iltis“ hatte die Flagge auf Jap und einigen anderen Karolinen gehißt. Das gab gewaltige Aufregung in Madrid; denn die Spanier hatten ältere Ansprüche auf die Karolinen. In diesem Sinne sprach sich der Papst aus, den Bismarck als

Schiedsrichter angerufen hatte. Aber die Marschallinseln konnten 1885 ohne Widerspruch vom Kanonenboot „Nautilus" in Besitz genommen werden. In anderen Gegenden unseres Südseeschutzgebiets, besonders auf den großen Inseln Neumecklenburg und Neupommern hatten 1886 die Kanonenboote „Albatros" und „Adler" mehrere Gefechte gegen zügellose Insulaner zu führen, um sie mit Gewalt an die Schonung des Lebens der neuen Ansiedler zu gewöhnen; deutsche Händler waren ermordet worden. Im Jahr 1886 waren alle nur irgend verfügbaren Schiffe der deutschen Kreuzerflotte in allen Meeresgegenden tätig, um den Erwerb der Kolonien zu unterstützen oder Achtung vor der deutschen Flagge zu erzwingen. Die berühmte Tabelle „Einst und Jetzt", die Kaiser Wilhelm II. 1897 dem Reichstag schenkte, zeigt, daß damals 27 Schiffe mit 343 Geschützen im Ausland tätig waren; darunter waren die damaligen Seekadettenschulschiffe mit vollem Recht als kriegsbrauchbar mitgerechnet, denn ihr Gefechtswert entsprach dem der übrigen Kreuzerfregatten.

In der Heimat nahmen das kleine Sommerübungsgeschwader und die Schulschiffe am 3. Juni 1887 teil an der Feier zur Grundsteinlegung des Nordostseekanals, der den Seeweg zwischen beiden heimischen Meeren abkürzen und sichern und zugleich im Kriege die Bewegungen der deutschen Schlachtflotte vom Feinde unabhängig machen soll. Der Generalfeldmarschall Moltke hatte freilich gegen den Kanalbau gestimmt; er hatte gewünscht, die große Bausumme sollte lieber für die Beschaffung neuer Panzerschiffe aufgewendet werden. Aber Bismarck hatte mit der Volksstimmung rechnen müssen, die für den Kanalbau günstig war, die aber damals noch nicht das geringste Verständnis für den Bau einer starken Panzerflotte hatte.

Die Flotte Kaiser Wilhelms II.

Als Kaiser Wilhelm II. am 15. Juni 1888 den Oberbefehl über die Marine übernahm, wurde der Kaisersalut im Kieler Reichskriegshafen nur von einem sehr kleinen Panzergeschwader gefeuert. Das damalige Sommergeschwader

bestand aus den Ausfallkorvetten „Baden" und „Bayern", dem Panzerturmschiff „Friedrich der Große" und dem Kasemattschiff „Kaiser". In den heimischen Gewässern waren außerdem nur einige Torpedofahrzeuge, kleine nicht salutfähige Schulschiffe, nur die alten Torpedojäger „Ulan" und „Zieten" und einige Hafenschiffe im Dienst. Mehr Schiffe der Marine waren im Auslande tätig. Zu Plymouth lag die Kreuzerfregatte „Leipzig"; sie war auf der Ausreise nach Deutsch-Ostafrika. Die Schulschiffe „Niobe" und „Nixe" hatten in Edinburgh und Dartmouth geankert. Die Stationsjacht „Loreley" befand sich vor Konstantinopel. Auf der ostamerikanischen Station besuchte die Kreuzerkorvette „Ariadne" den nordamerikanischen Kriegshafen von Newport. In Singapore hatten sich die Kreuzerfregatte „Bismarck" und das Kanonenboot „Wolf" mit dem Kreuzergeschwader, bestehend aus den Kreuzerkorvetten „Sophie", „Carola" und „Olga" vereinigt. Vor Sansibar hatten die Kreuzer „Möwe" und „Nautilus" geankert. (Diese großen Kanonenboote wurden seit 1884 als Kreuzer bezeichnet.) Die westafrikanische Station in Kamerun war mit dem Kreuzer „Habicht" und dem Kanonenboot „Cyclop" besetzt, die Südseestation in Apia mit den Kreuzern „Adler" und „Eber", die ostasiatische Station mit dem alten Kanonenboot „Iltis", das vor Nagasaki kreuzte.

Eine kleine Manöverflotte hatte Mitte Juli 1888 den Kaiser auf seiner ersten Nordlandfahrt zum Besuch der Herrscher Rußlands, Schwedens und Dänemarks, unserer Ostseenachbarn, zu begleiten. Prinz Heinrich war Kommandant der alten Kaiserjacht „Hohenzollern", auf der sich der Kaiser am 14. Juli einschiffte. Befehlshaber der Manöverflotte, zugleich des kleinen Panzergeschwaders war Konteradmiral Knorr, der kühne Kommandant des „Meteor" von 1870 (siehe Seite 40). Die Manöverflotte, die der Kaiserjacht folgte, bestand aus dem Panzergeschwader mit den Ausfallkorvetten „Baden" und „Bayern", dem Panzerturmschiff „Friedrich der Große", dem Kasemattschiff „Kaiser" und dem Aviso „Zieten", sowie ferner aus dem Schulgeschwader unter Konteradmiral von Kall mit den Kreuzerfregatten „Prinz Adalbert", „Stein", „Moltke" „Gneisenau"

und dem Aviso „Blitz“. Die Kaiserreise mit dem stattlichen Gefolge von Schiffen führte nach Kronstadt, Stockholm und Kopenhagen; sie war die erste Meerfahrt eines deutschen Kaisers an der Spitze einer, wenn auch noch kleinen Kriegsflotte. Zum erstenmal hatte die Reichsgewalt sich auf dem Meere und in fremden Seehäfen entfaltet; die symbolische Bedeutung dieser ersten Flottenfahrt unseres Kaisers war allen denen bewußt geworden, die im Kieler Hafen dem heimkehrenden kaiserlichen Seefahrer jauchzend zujubelten.

Der Schiffsbestand der deutschen Marine war beim Regierungsantritt Kaiser Wilhelms II. zum größten Teil veraltet. Die kleinen Ausfallkorvetten der Sachsenklasse von 7400 Tonnen waren damals noch die gefechtstüchtigsten Panzerschiffe. Von den drei Turmschiffen war schon 1878 die Panzerfregatte „Großer Kurfürst“ infolge eines durch Irrtum im Ruderkommando verursachten Rammstoßes des „König Wilhelm“ im Englischen Kanal bei Folkestone gesunken. Wegen der sehr ungeschickten Turmaufstellung hatten die beiden noch vorhandenen Turmschiffe „Friedrich der Große“ und „Preußen“ nur geringen Gefechtswert. Gänzlich veraltet nach Art der Geschützaufstellung und geringen Maschinenkraft waren damals schon alle in England gekauften Panzerfregatten, trotz ihres sehr stattlichen Aussehens; also die Kasemattschiffe „Kaiser“ und „Deutschland“ und erst recht die mehr als 20 Jahre alten Batterieschiffe „König Wilhelm“, „Kronprinz“ und „Friedrich Karl“. Sämtliche Panzerkanonenboote, sowohl der alte „Arminius“ wie die elf seltsamen Flundern der Wespeklasse (vgl. Seite 44), und die Mißgeburten „Brummer“ und „Bremse“ waren unzureichende Notbehelfe für die Küstenverteidigung, konnten aber kein feindliches Kriegsschiff aus den heimischen Gewässern vertreiben.

Mit der Kriegsbrauchbarkeit der Kreuzerflotte sah es damals ebenso schlecht aus, wie mit der Panzerflotte. Die einzige Panzerkorvette, die kleine „Hansa“, mußte schon im September 1888 auf Befehl des Kaisers aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen werden, weil ihr hölzerner Schiffskörper verfault war. Von den hölzernen Kreuzerfregatten war nur noch die schöne „Elisabeth“ brauchbar; ihre älteren Schwestern, „Arkona“, „Gazelle“,

„Vineta“ und „Hertha“, waren längst unter die abgetakelten Hafenhulken versetzt worden, ebenso die kleinen hölzernen Korvetten. Die anderen Kreuzerfregatten, „Leipzig“, „Prinz Adalbert“, die sechs der Stoschklasse und die jüngste, aber der Bauart nach ebenso altfränkische „Charlotte“ waren als Schulschiffe für Tropenreisen vorzüglich geeignet; auch als Stationsschiffe für Kolonialpolitik waren sie noch brauchbar, nur konnten sie im Seekrieg mit dem kleinsten exotischen Küstenpanzer oder mit modernen Panzerkreuzern nie sich messen, weil ihnen jeglicher Schutz gegen die Wirkung moderner Schnellfeuergeschütze fehlte. Seit der Entwicklung der Torpedowaffe waren aber alle Kriegsschiffe sehr reichlich mit vorzüglichen Schnellfeuergeschützen bewaffnet worden. Da sehr bald außer den leichten Kalibern auch die Mittelartillerie, von 15 Zentimeter aufwärts, zum Schnellladen eingerichtet wurde, begannen die großen Seemächte schon seit Anfang der achtziger Jahre neben den Panzerkreuzern auch geschützte Kreuzer mit Panzerdeck zum Schutz der Wasserlinie und mit gepanzerten Geschützständen zu bauen. Panzerkreuzer, also mit Panzergürtel, Panzerdeck und teilweise auch mit Kasemattpanzerung versehene große schnelle moderne Kriegsschiffe, gab es um 1888 in allen größeren fremden Marinen, auch der russischen und japanischen, schon sehr viele. Nur in der deutschen Marine fehlte diese wichtige moderne Schiffsgattung gänzlich.

Da auch die deutschen kleinen Kreuzer und Kanonenboote um diese Zeit nur sehr geringen Gefechtswert hatten, waren sie nur noch als Wacht- und Stationsschiffe in den Kolonien verwendbar. Auch die kleinen ungeschützten Stationskreuzer der Bussardklasse, die 1887 bis 1894 gebaut wurden und 1117 bis 1628 Tonnen groß waren, hatten lediglich die Bestimmung, im Kolonialwachtdienst gebraucht zu werden. Zum Seekrieg gegen moderne feindliche Kreuzer waren sie nicht geeignet. Von diesen acht kleinen Stationskreuzern, nämlich „Schwalbe“, „Sperber“, „Bussard“, „Falke“, „Condor“, „Seeadler“, „Cormoran“ und „Geier“ sind jetzt (1913) aus Sparsamkeit immer noch vier im Dienst, nämlich „Condor“ und „Cormoran“ in unserm Südseeschutzgebiet, wo sie sich auch an den Küstenvermessungen beteiligen; „Seeadler“ überwacht die Gewässer von Deutsch-Ostafrika und

„Geier" ist im Mittelmeer zum Schutze deutscher Reichsangehöriger in der Levante tätig. Je nach Bedarf werden künftig moderne geschützte kleine Kreuzer oder Kanonenboote den Dienst dieser veralteten Schiffsklasse übernehmen.

Eine andere Sorte kleiner unzweckmäßiger Kriegsschiffe, die jetzt längst ausgestorben sind, fand Kaiser Wilhelm II. bei seiner Thronbesteigung in den Avisos vor. Diese als Signalwiederholer und Aufklärungsschiffe dienenden Schnellkreuzer waren damals ein seltsames Sammelsurium verschiedenster Schiffsgattungen. Die alte Königsjacht „Grille", die aus dem Geburtsjahr unseres Kaisers stammt, und jetzt noch zu Admiralstabsreisen benutzt wird, war der älteste Aviso. Wie sie, so waren auch die drei Raddampfer, die alte Kaiserjacht „Hohenzollern", die „Pommerania" und der „Falke" völlig dienstunbrauchbar. Der alte Schraubenaviso „Zieten" wurde meist als Torpedokreuzer verwertet. „Blitz" und „Pfeil" waren für ihre Zeit brauchbare Avisos. Der Aviso „Greif" von 1885 war ein sehr schnelles Versuchsschiff von 2000 Tonnen und 20 Seemeilen Geschwindigkeit, der nur sehr schwach bewaffnet war. Ein kleiner Aviso, „Wacht", von 1253 Tonnen war 1887 vom Stapel gelaufen; sein Schwesterschiff „Jagd" war das erste Kriegsschiff, das unter der Regierung Kaiser Wilhelms II. vom Stapel lief.

Die ersten modernen, mit Panzerdeck geschützten Kreuzerkorvetten „Prinzeß Wilhelm" und „Irene" von 4313 Tonnen und 18 Seemeilen Geschwindigkeit waren gutbewaffnete Schiffe für den Auslandsdienst; sie führten je vier 15-Zentimeter- und acht 10-Zentimeter-Schnellladekanonen, hatten keine Takelung zum Segeln, sondern nur je zwei Signalmasten mit Gefechtsmarsen. Diese jetzt längst verbrauchten Schiffe haben der Marine vorzügliche Dienste geleistet. Noch eine andere neuartige Schiffsgattung war seit Anfang 1888 zu bauen begonnen, nämlich das erste der Küstenpanzerschiffe der Siegfriedklasse. Zehn solcher kleinen Küstenpanzerschiffe sollten den im Bau begriffenen Nordostseekanal verteidigen. Es waren kleine Panzerfahrzeuge von 3500 Tonnen von der Art, wie sie bei der schwedischen und norwegischen Marine zur Verteidigung der engen Schärenfahrwasser jetzt noch üblich sind. Für die deutsche Marine, die damals schon

Hochseepanzerschiffe besaß, waren diese kleinen Küstenverteidiger aber unzweckmäßig, weil sie doch mit den Hochseeschlachtschiffen gemeinsam gegen große feindliche Panzerschiffe hätten kämpfen müssen. Die Schaffung der Siegfriedklasse bedeutete eine Kräftezersplitterung, weil diese kleinen Schiffe keine ebenbürtige Gegner für die Schlachtschiffe der als Angreifer in Betracht kommenden großen Seemächte waren. Da der Reichstag aber den Bau bewilligt hatte, wurden ihrer acht in den Jahren 1887 bis 1895 gebaut. Stolze nordische Namen erhielten die kleinen Schiffe: „Siegfried", „Beowulf", „Frithjof", „Heimdall", „Hildebrand", „Hagen", „Odin" und „Ägir". Ursprünglich waren sie je 3500 Tonnen groß; um ihren Gefechtswert zu heben, wurden sie 1899 und in den folgenden Jahren in einem Trockendock mittendurch geschnitten, dann Vorderschiff und Hinterschiff 8,4 Meter auseinandergezogen und im Zwischenraum ein neuer Verband zwischen beiden Hälften eingebaut. Nach der Verlängerung behielten die Schiffe infolge der günstigeren Schiffsform mit den alten Maschinen die gleiche Geschwindigkeit (15 Seemeilen) wie vorher, konnten aber den Kohlenvorrat um 580 Tonnen vermehren, denn ihre Größe war auf 4100 Tonnen gestiegen. Die Bewaffnung blieb dieselbe, je drei 24-Zentimeter-Schnelladekanonen in drei Brustwehrtürmen, von denen zwei nebeneinander im Vorschiff, der dritte auf Achterdeck stehen. Außerdem stehen je zehn 8,8-Zentimeter-Schnelladekanonen auf dem Aufbaudeck des Mittelschiffs. Die sehr seetüchtigen Schiffe haben gute Dienste geleistet bei der Ausbildung der Flottenmannschaft, aber ihr Gefechtswert, der schon zur Zeit ihres Baues im Vergleich mit großen Schlachtschiffen niedrig war, ist jetzt, ein Vierteljahrhundert nach ihrer Erbauung ganz gering.

Um die deutsche Marine an Kampfkraft nur einigermaßen gleichwertig der französischen oder nordamerikanischen Marine zu machen, handelte es sich also für Kaiser Wilhelm II. bei seiner Thronbesteigung nahezu um eine völlige Neuschöpfung des zumeist veralteten Schiffsbestandes der Flotte. Der Anfang wurde mit der wichtigsten Gattung, den Schlachtschiffen, gemacht. Deshalb wurde bereits 1889 mit dem Bau der Panzerschiffe der Brandenburgklasse begonnen; erst Ende Ok-

tober 1893 waren diese Schiffe, nämlich „Kurfürst Friedrich Wilhelm", „Brandenburg", „Weißenburg" und „Wörth" sämtlich fertiggestellt. Es waren Schiffe von 10000 Tonnen Größe, also nur wenig größer als die alte Panzerfregatte „König Wilhelm"; sie waren ebenso lang wie diese, nämlich 108 Meter. Ihre schwere Artillerie, je sechs 28-Zentimeter-Schnellade-kanonen, standen paarweise in drei Panzerdrehtürmen. Der vordere Turm lag 4 Meter höher als die beiden anderen, die auf dem Oberdeck standen. In den Decksaufbauten waren noch acht 10,5-Zentimeter- und acht 8,8-Zentimeter-Schnellade-kanonen untergebracht. Insgesamt eine gute moderne Geschützbewaffnung, die noch durch drei Ausstoßrohre für große Torpedos von 45 Zentimeter Durchmesser ergänzt wurde. Die Besatzung zählte für jedes Schiff 580 Mann. Die Doppelschraubenmaschinen leisteten mit etwa 10000 Pferdestärken 17 Seemeilen Geschwindigkeit. Auch diese für ihre Zeit mächtigen Schiffe sind durch marinetechnische Fortschritte jetzt veraltet, ihre heutigen Nachfolger sind mehr als doppelt so groß. Zwei von ihnen, „Weißenburg" und „Kurfürst Friedrich Wilhelm", wurden vor einigen Jahren an die Türkei verkauft, die beiden andern sind längst unter die Reserveschiffe zurückgestellt worden.

Denn die Lebensdauer der Panzerschiffe ist knapp 20 Jahre; in dieser Zeit macht die Geschütztechnik, die Technik der Panzerplattenherstellung, die Maschinentechnik und die Schiffsbaukunst derartige Fortschritte, daß die alten Schiffe sehr stark an Gefechtswert gegenüber 20 Jahre später gebauten verlieren. Das geht mit allen Kriegswaffen so, auch alte Gewehre und Geschütze werden mit der Zeit kriegsunbrauchbar, weil die neueren sie an Treffähigkeit, Tragweite und Durchschlagskraft übertreffen. Gewiß fordert dieser ununterbrochene Ausbau der Waffen des See- und Landkriegs hohe Kosten, aber das ausgegebene Geld bleibt im Lande, nährt zahllose fleißige Arbeiter und dient dazu, die Macht des Staates zu erhöhen. Dagegen sind alle Ausgaben für Genuß und Luxus viel unwirtschaftlicher, weil sie zumeist die Verweichlichung der Reichen im Lande herbeiführen, den Neid der Minderbegüterten erwecken und

keinerlei Schutz gegen Feinde gewähren, mithin die Macht des Staates schwächen. Bei alledem sind alle Arbeiter, die für den Luxus in seinen tausendfältigen Abstufungen arbeiten, abhängig von der Nachfrage, also von den höheren oder niederen Einnahmen der Begüterten. In schlechten Zeiten, wenn durch seemächtige Gegner der deutsche Seeverkehr gelähmt, der Ausfuhrhandel nach überseeischen Gebieten zerstört wäre, würde die Arbeiterschaft umso schlimmer zu leiden haben, je weniger die Kriegsbereitschaft vorbereitet wäre. Die starke Flotte ist das einzige sichere Mittel, dem deutschen Gewerbefleiß den Weltmarkt für den Absatz seiner Erzeugnisse offen zu halten. Macht ist wichtiger als Reichtum für jedes aufstrebende, fleißige Volk, das hat schon der berühmte Volkswirtschaftslehrer Friedrich List gelehrt; die Machtmittel, also Flotte und Heer, sind unentbehrlich, um den Neid fremder Völker, die durch Zertrümmerung des deutschen Seehandels selbst Vorteile haben würden, in Schranken zu halten. Heute wissen alle tatkräftigen und einsichtsvollen Deutschen, daß ein großes Volk, wie das deutsche, gegen alle mit Krieg uns bedrohenden Neider so stark wie möglich gerüstet sein muß, zu Lande wie zur See. Aber als Kaiser Wilhelm II. die Regierung antrat, fehlte noch überall im Vaterlande das Verständnis für die Notwendigkeit der starken Flotte. Es ist des Kaisers ureigenstes hohes Verdienst um das Wohl Deutschlands, daß er zuerst auf die großen Gefahren hinwies, die den deutschen Seehandel bei ungenügendem Flottenschutz bedrohen. Was heute klar zutage liegt, war aber damals nur für wenige erkennbar; deshalb machte die Entwicklung der Flotte im ersten Jahrzehnt der Regierung unseres Kaisers nur sehr langsame Fortschritte. Alljährlich wurden vom Reichstag fast die Hälfte der Schiffsforderungen gestrichen. Nur ganz allmählich faßte das Verständnis für die jungdeutsche Seepolitik des Kaisers Wurzel im deutschen Volke.

Inzwischen wurden an die Marine im Auslandsdienst immer höhere Aufgaben gestellt. Um die Herrschaft der Araber in Ostafrika zu brechen, sollte der Sklavenhandel an der Küste ausgerottet werden. Dazu wurde zwischen Deutschland und England

eine gemeinschaftliche Sperrung (Blockade) der ostafrikanischen Küste vereinbart, die vom November 1888 bis Herbst 1889 dauerte. Ein englisches und ein deutsches Geschwader führten diese Aufgabe durch. Das deutsche Geschwader unter Konteradmiral Deinhard, nämlich die Kreuzerfregatte „Leipzig" als Flaggschiff, die Kreuzerkorvetten „Carola" und „Sophie", die Kreuzer „Möwe" und „Schwalbe", sowie Aviso „Pfeil" hatten gleichzeitig Wissmanns Schutztruppe bei der Niederwerfung des Araberaufstands in Deutschostafrika zu unterstützen. Schon am 22. September 1888 hatte die Landungsmannschaft der „Leipzig" den Küstenort Bagamojo erstürmt und ihn dann neu befestigt; den Haupthafen Daressalam eroberte das Landungskorps der „Sophie" nach heißem Gefecht am 25. Januar 1889. Daressalam und Bagamojo wurden nun befestigte Stützpunkte für das Blockadegeschwader. Bewaffnete Boote suchten von da aus alle Schlupfwinkel der Küste ab nach arabischen Dauen (Segelfahrzeugen mit dreieckigen Lateinsegeln). Da gab es allerlei kriegerische Abenteuer für die Bootsmannschaften. So untersuchte eines Nachts der Leutnant zur See von Bredow, ein echter Märker, mit seiner Jolle, besetzt mit fünf Mann, eine große Daue, wo er auf 28 gut bewaffnete, schußfertige Araber stieß. Durch sein unerschrockenes Auftreten schüchterte er die ganze Bande derart ein, daß sie vor ihm die Waffen streckte und dann von anderen, durch Signale schleunigst herbeigerufenen Booten gefangen genommen wurde. Anstrengend genug war solcher Bootsdienst; die offenen Boote kreuzten wochenlang ohne Ablösung in tropischer Hitze, die nur ab und zu von tropischen, wolkenbruchähnlichen Platzregen gemildert wurde. Aber keine Daue, die nicht gründlich untersucht war, konnte durch die schwimmende Postenkette segeln. Zwischendurch gab es zur Abwechselung blutige Landkämpfe. So eroberten die Landungsabteilungen von „Leipzig", „Carola", und „Schwalbe" den berüchtigten Schlupfwinkel Kondutschi an der Küste am 27. März 1889 und zerstörten ihn von Grund aus; am 8. Mai stürmten dieselben Mannschaften zusammen mit der Wissmanntruppe das befestigte Lager des Araberführers Buschiri nicht weit von Bagamojo. Allen voran kletterte der junge Unterleutnant zur See Schelle

über die hohen spitzen Palisaden des Lagers und begeisterte die Matrosen durch sein Beispiel; der Tapfere fiel später bei der Verfolgung der fliehenden Araber. Aber der glänzende Erfolg war besonders ihm und seinen Leuten zu danken. Am 6. Juni wurde bei Sadani gekämpft, während die Schiffsgeschütze den Ort beschossen. Den größeren Küstenplatz Pangani erstürmte das Landungskorps des deutschen Geschwaders am 8. Juli; am 10. wurde der Ort Tanga genommen. Wiederum gab es heiße Arbeit, als Buschiri im Oktober aufs neue die Küstenplätze bedrohte. Der Araberführer Bana Heri setzte sich in Sadani fest, wurde von da aber vom Landungskorps der „Carola" und „Schwalbe", sowie des „Sperber" vertrieben und der Platz zurückerobert. „Schwalbe" und „Carola" halfen dann im Mai 1890 noch bei der Einnahme der Orte Kilwa, Lindi und Mikindani. Damit war der blutige Araberaufstand niedergeworfen. Mit ihren ostafrikanischen Erfolgen gewann die Marine zugleich Helgoland für Deutschland; denn diese für die Verteidigung Hamburgs und Bremens sehr wichtige Insel wurde am 1. Juli 1890 gegen das Wituland und die Aufgabe der Schutzherrschaft über Sansibar von England eingetauscht.

Auch die australische Station forderte um dieselbe Zeit Opfer von der Marine. Auf den Samoainseln brach 1888 ein Aufstand aus gegen die deutschen Ansiedler und Händler. Zur Bekämpfung der von Amerikanern mit Waffen gut ausgerüsteten Eingeborenen wurden die Kreuzerkorvette „Olga", das Kanonenboot „Eber" und später noch der Kreuzer „Adler" nach Apia geschickt. In der Nähe des Hafens fielen die Landungstruppen der „Olga" und des „Eber" in einer Schlucht am 18. Dezember in einen Hinterhalt, wurden von den völlig unsichtbaren Samoanern heftig beschossen, so daß zwei Seeoffiziere und 14 Matrosen fielen und 37 Mann verwundet wurden. Noch größeres Mißgeschick brachte ein schwerer Wirbelsturm, der das deutsche Geschwader am 15. März 1889 im Hafen von Apia überraschte; im haushohen, brandenden Seegang hielten die Anker nicht, „Adler" und „Eber" wurden auf Korallenriffe geschleudert und zertrümmert, wobei 85 brave Seeleute ums Leben kamen. Nur die „Olga" entging dem Untergang,

weil es ihrem Kommandanten gelang, das Schiff auf Sandstrand laufen zu lassen, von wo es später ohne Schaden wieder abgebracht wurde. In demselben Sturm strandeten noch zwei amerikanische Kriegsschiffe und mehrere Handelsschiffe im Hafen von Apia.

Von den vielerlei Hilfeleistungen deutscher Auslandschiffe kann hier nur ein kleiner Teil erwähnt werden. In Kamerun stürmte die Landungsabteilung der Kanonenboote „Habicht" und „Hyäne" 1891 zusammen mit der Kolonialschutztruppe die Feste Miang der aufständischen Aboleute; wieder zeichneten sich die Marinemannschaften durch Tapferkeit und Zähigkeit aus. Während des chilenischen Bürgerkriegs 1891 wurde das Kreuzergeschwader, bestehend aus „Leipzig", „Sophie" und „Alexandrine", das gerade von Ostafrika kommend in Japan eingetroffen war, um den Mannschaften eine Erholungszeit zu gönnen, schleunigst quer durch den Stillen Ozean nach Valparaiso geschickt, um das Leben der vielen dort ansässigen Deutschen zu schützen. Den Stadtteil, wo die meisten Deutschen wohnten, besetzten 300 Mann des Geschwaders und bewahrten ihn vor den Räubereien der zügellosen chilenischen Soldateska. Bei einem der in Brasilien üblichen Flottenaufstände hatten im Jahre 1893 die Kreuzerkorvette „Arkona" und „Alexandrine" in Rio de Janeiro die deutschen Handelsschiffe im Hafen gegen Räubereien zu schützen.

Unter den Kanonenbooten in den ostasiatischen Gewässern hatte damals besonders der „Iltis" viel zu tun; das kleine Fahrzeug war ohne Rücksicht auf Wetter und Jahreszeit fast immer unterwegs, um seine Pflicht zu tun. Beim Ausbruch des japanisch-chinesischen Kriegs mußte „Iltis" nach Tschimulpo in Korea dampfen, um den deutschen Konsul in Söul zu schützen; unterwegs rettete das Schiff 220 chinesische Soldaten, deren Transportdampfer von einem japanischen Schiff versenkt war, und die sich auf einer kahlen Insel geborgen hatten. Im April 1895 mußte „Iltis" in einem Hafen der Insel Formosa einen deutschen Dampfer schützen, der von chinesischen Rebellen aus einer Küstenbefestigung beschossen wurde; einige Iltisgranaten zwangen die Angreifer zu schleunigster Flucht. Im nächsten

Jahre, am 23. Juli 1896, fiel das kleine Kanonenboot einem schweren Taifun zum Opfer. Von schwerem Seegang wurde „Iltis" beim Vorgebirge Schantung auf Klippen geworfen und in wenigen Stunden von der Kraft der brandenden Wogen vollständig zertrümmert. Die ganze Besatzung, 70 Mann, erwartete auf dem Achterdeck tapfer und unerschrocken den Untergang. Den sicheren Tod vor Augen, die Küste war fern, alle Boote waren zerschlagen oder von der See fortgespült, stimmten die braven Seeleute in heldenhafter Begeisterung das Flaggenlied an, um dem Heulen des Sturmes und dem Dräuen der Wellen zu trotzen. Und ihr Kommandant, der junge Kapitänleutnant Braun, brachte zum Schluß, als das zerschlagene Achterschiff versank, drei Hurras auf den obersten Kriegsherrn, den Kaiser aus, in die alle dem Tode geweihten Iltisleute getreu und kräftig einstimmten. Dann begrub die See das Wrack mit den furchtlosen deutschen Männern. Nur 13 Matrosen wurden an die Küste getrieben, konnten sich retten und erstatteten dem Vaterland Bericht von dem Heldenmut und der unerschütterlichen Pflichttreue der Iltisbesatzung. Ein Denkmal im Hafen von Schanghai kündet künftigen Geschlechtern von der erhabenen Todesstunde der Iltismannschaft.

Eine deutsche Kreuzerdivision, bestehend aus der alten Panzerfregatte „Kaiser", die als Notbehelf noch unter die großen Kreuzer versetzt war, trotz ihres geringen Gefechtswerts, sowie aus den kleinen Kreuzern „Prinzeß Wilhelm", „Arkona" und „Cormoran", besetzte am 14. November 1897 nicht weit vom Strandungsort des „Iltis" die Kiautschoubucht mit dem Hafenplatz Tsingtau. Dieser wichtige Flottenstützpunkt wurde als Sühne für die Ermordung deutscher Missionare gefordert. Unter Befehl des Prinzadmirals Heinrich schickte der Kaiser noch eine zweite Kreuzerdivision dorthin, den großen Kreuzer „Deutschland", ebenfalls eine veraltete Panzerfregatte, ferner den großen modernen Kreuzer „Kaiserin Augusta" und den kleinen Kreuzer „Gefion". Zwei Lloyddampfer brachten zugleich 1200 Mann Marineinfanterie und 200 Mann Matrosenartillerie als Besatzung für Tsingtau hinaus. Für die Ehre des Deutschen Reiches hatte der Kaiser seinen eigenen Bruder eingesetzt, hatte ihm

Untergang des Kanonenboots „Iltis". Der Kommandant bringt die drei letzten Hurras auf den Kaiser aus

geboten, mit gepanzerter Faust dareinzufahren, wenn irgendeiner es unternehmen sollte, uns an unserem guten Recht zu kränken oder zu schädigen. „Reichsgewalt bedeutet Seegewalt!" diesen Kernspruch gab der Kaiser seinem Admiral und Bruder zum Abschied. Die Chinesen hüteten sich, noch weitere Schuld zu begehen und traten das Kiautschougebiet dem Deutschen Reiche ab, sobald sie das stattliche Kreuzergeschwader kriegsbereit vor ihrer Küste sahen. Aus Tsingtau wurde im Laufe der Jahre ein vortrefflicher deutscher Kriegs- und Handelshafen mit allen erforderlichen Einrichtungen, einer Schiffswerft, Schwimmdock und Kohlenlager; die Hafenstadt blühte schnell auf und ist jetzt die schönste europäische Niederlassung in ganz Ostasien, mit regem Handelsverkehr, zugleich aber auch als Mittelpunkt deutschen Geisteslebens im fernen Osten.

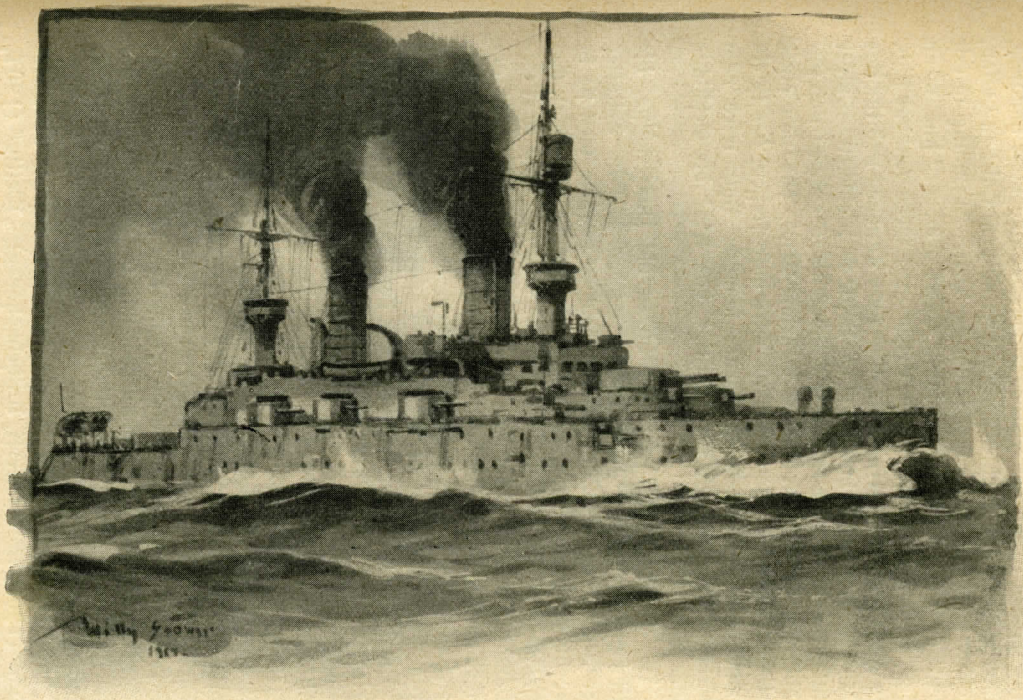
Im Sommer 1900 zwang die Ermordung des deutschen Gesandten in Peking und der Ausbruch des chinesischen Boxeraufstandes zur Entsendung des Panzerkreuzers „Fürst Bismarck" und der vier gepanzerten Linienschiffe des Brandenburggeschwaders nach Ostasien. Dort hatte inzwischen der kühne Korvettenkapitän Lans am 17. Juni als Kommandant des neuen Kanonenboots „Iltis" mit anderen europäischen Kanonenbooten zusammen einen glänzenden Sieg über die Küstenbefestigungen von Taku in der Peihomündung erfochten; die zerschossenen Werke wurden dann unter Führung des tatkräftigen Kapitäns zur See Pohl von einem internationalen Landungskorps gestürmt. Fünf Tage später gab der hart von den Chinesen bedrängte britische Admiral Seymour den ehrenvollen Befehl: „Die Deutschen an die Front". — Das deutsche Landungskorps bewährte sich beim Rückzug Seymours wie bei der Verteidigung von Tientsin durch hervorragende Tapferkeit, Umsicht und Manneszucht. Der erfolgreiche und schwerverwundete Iltiskommandant Lans erhielt vom Kaiser als erster Marineheld den hohen Kriegsorden Friedrichs des Großen, den Pour le mérite; denselben Orden, allerdings in Mannsgröße, trägt das siegreiche Kanonenboot „Iltis" auf der Back über dem Vorsteven unter der Gösch.

Schon bei seiner Thronbesteigung hatte Kaiser Wilhelm II.

Die alte Panzerfregatte „Deutschland“ als Flaggschiff des Prinzen Heinrich in Ostasien

die Marineleitung Seeoffizieren anvertraut. An Stelle der Admiralität übernahm das Oberkommando der Marine die Ausbildung der Flotte für den Krieg und das Reichsmarineamt den Bau, die Einrichtung und Entwicklung der Kriegsschiffe, Häfen und Werften. Seit 1890 wirkte der verdienstvolle Admiral v. Hollmann als Staatssekretär des Reichsmarineamts. Da es diesem nicht gelang, die dringend erforderlichen Neubauten beim Reichstage durchzusetzen, ernannte der Kaiser 1897 den hervorragend tüchtigen Konteradmiral Tirpitz zu seinem Staatssekretär. Dadurch kam der Flottenbau in geregelte Bahnen; Tirpitz legte dem Reichstag im Laufe der Jahre mehrere Flottengesetze und Ergänzungen zu den Gesetzen vor, die infolge der meisterhaften Begründung vom Reichstag stets einsichtsvoll bewilligt wurden. Dadurch wuchs der Schiffsbestand im zweiten Jahrzehnt der Regierung des Kaisers um mehr als das Doppelte im Vergleich mit dem geringen Wachstum des ersten Jahrzehnts (1888—1897). Um durch Einzelheiten nicht zu weitschweifig zu werden, sind im folgenden stets ganze Schiffsklassen betrachtet, wobei das Geburts- oder Stapellaufjahr hinter jedes Schiff in Klammern gesetzt ist, zugleich mit der Bauwerft und dem Bauort.

Die Betrachtung der Bauwerften zeigt die zunehmende Beteiligung der deutschen Privatwerften am Kriegsschiffbau, also die zunehmende volkswirtschaftliche Bedeutung des Kriegsschiffsbaues; man darf nicht vergessen, daß die Baukosten zur Hauptsache Arbeitslöhne sind, für alle die Arbeiter, die mitwirkten, um aus den Rohstoffen, hauptsächlich also aus Eisenerz und Kohlen, den feinen Mechanismus eines modernen Kriegsschiffs mit seinen Trutz- und Schutzwaffen, den Geschützen und Panzerplatten, herzustellen. Kein vernünftiger Mensch wird aber leugnen wollen, daß es zweckmäßiger ist, wenn viele Arbeiter guten Lohn für den Ausbau der Machtmittel des Staates erhalten, als wenn sie für den unnützen Luxus arbeiten. „Macht ist des Staates Freiheit", sagte schon 1843 der echte Volksfreund und Volkswirt Friedrich List; er meinte, daß nur starke Staaten, also starke Volksgemeinschaften, eingekeilt zwischen starken fremden Nachbarvölkern, wie Deutschland zwischen Frank-



Linienschiff „Kaiser Wilhelm II."

reich, Rußland und England, lebenskräftig bleiben können. Alle schönen Reden der Friedensschwärmer sind nicht imstande, unserem Vaterlande einen einzigen Feind vom Halse zu halten, geschweige denn eine ganze feindliche Welt. Abrüstung ist erst denkbar, wenn die Menschen sanfte Engel geworden sind, wenn Haß, Neid und Zwietracht auf Erden nicht mehr denkbar sind. So lange das nicht erreicht ist, sind gute Kanonen und tüchtige Panzerschiffe unentbehrlich, um die Bestie im Menschen — unser Kaiser nennt es „die unerlöste Sünde" — zu zähmen und ungefährlich zu machen. Jedes wehrlose Schaf, das von einer wilden Wolfsherde umzingelt ist, wird aufgefressen, das ist ein unumstößliches Naturgesetz. Jedes schwache Volk wird vom stärkeren Nachbarvolk vergewaltigt, das lehrt die Geschichte aller Zeiten.

Die wichtigste Schiffsgattung bilden die Panzerschiffe, die seit den Tirpitzschen Flottengesetzen wieder, wie im Zeitalter der Segelflotten als Linienschiffe bezeichnet werden, weil sie in geordneter Schlachtlinie, zu Divisionen (meist vier Schiffe), Geschwadern (meist zwei Divisionen) und Flotten (meist zwei Geschwader) vereint gegen den Feind in die Hochseeschlacht geführt werden sollen und den eigentlichen Kampf um die Beherrschung der See auszufechten haben. Zum jetzigen kriegsbrauchbaren Bestande der deutschen Hochseeflotte rechnen:

Die Kaiserklasse, bestehend aus den fünf Schiffen „Kaiser Friedrich III." (1896 vom Stapel auf der Marinewerft, Wilhelmshaven), „Kaiser Wilhelm II." (1897 ebenda), „Kaiser Wilhelm der Große" (1899, Germaniawerft, Kiel), „Kaiser Karl der Große" (1899, Blohm & Voß, Hamburg), „Kaiser Barbarossa" (1900, Schichauwerft, Danzig). Jedes dieser Linienschiffe ist 11 150 Tonnen groß, 121 Meter lang, 18 Seemeilen schnell und trägt in zwei Panzertürmen vier 40 Kaliber lange 24-Zentimeter-Schnellademkanonen, außerdem 14 15-Zentimeter-Schnellademkanonen in Einzeltürmen und Einzelkasematten, sowie 14 8,8-Zentimeter-Schnellademkanonen auf den Decksaufbauten; Besatzung 620 Mann.

Die Wittelsbachklasse, ebenfalls fünf Schiffe: „Wittelsbach" (1900, Marinewerft, Wilhelmshaven), „Wettin" (1901,

Schichauwerft, Kiel), „Zähringen“ (1901, Germaniawerft, Kiel), „Schwaben“ (1901, Marinewerft, Wilhelmshaven), „Mecklenburg“ (1901, Vulkanwerft, Stettin). Größe dieser Schiffe 11 800 Tonnen, Länge 125 Meter, Geschwindigkeit 18 Seemeilen, Bewaffnung vier 24-Zentimeter-, 18 15-Zentimeter-, zwölf 8,8-Zentimeter-Schnelladekanonen; Besatzung 682 Mann.

Die Braunschweigklasse, wiederum fünf Schwesterschiffe: „Braunschweig“ (1902, Germaniawerft, Kiel), „Elsaß“ (1903, Schichauwerft, Danzig), „Preußen“ (1903, Vulkanwerft, Stettin), „Hessen“ (1903, Germaniawerft, Kiel), „Lothringen“ (1904, Schichauwerft, Danzig). Diese Schiffe sind beträchtlich stärker bewaffnet als die älteren Klassen, daher auch größer, 13 200 Tonnen, 126 Meter lang; Geschwindigkeit 18—19 Seemeilen; die vier schweren Geschütze haben 28 Zentimeter Kaliber, die Mittelartillerie bilden 14 17-Zentimeter-Schnelladekanonen, die leichte 18 8,8-Zentimeter-Schnelladekanonen; Besatzung 741 Mann.

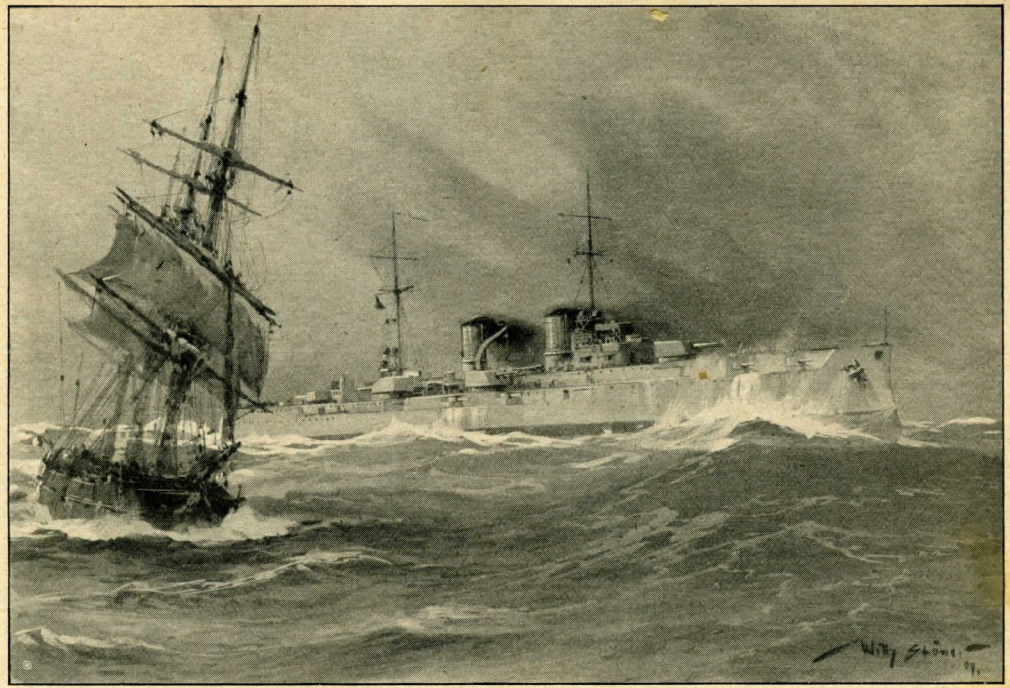
Die Deutschlandklasse, abermals fünf: „Deutschland“ (1904, Germaniawerft, Kiel), „Pommern“ (1905, Vulkanwerft, Stettin), „Hannover“ (1905, Marinewerft, Wilhelmshaven), „Schlesien“ (1906, Schichauwerft, Danzig), „Schleswig-Holstein“ (1906, Germaniawerft, Kiel). Diese Schiffe sind fast genau wie die der Braunschweigklasse.

Eine neue Gattung von Schlachtschiffen bilden die folgenden, sehr großen Linienschiffe, die nach dem ersten britischen Schiffe dieser Art allgemein als Dreadnoughts bezeichnet werden. Bei ihnen ist die schwere Geschützbewaffnung von bisher vier auf zehn bis zwölf schwere Geschütze gebracht, deren Gewicht zusammen mit der Vermehrung des Panzergewichts der Türme einen viel größeren Schiffskörper fordern als bisher. Da die Engländer die schwere Geschützbewaffnung steigerten, wurden auch alle anderen Seemächte gezwungen, Riesenlinienschiffe zu bauen, um gleichwertige Gegner zu schaffen; auch die deutsche Marine durfte bei diesem kostspieligen Wettrüsten nicht zurückbleiben, um den fremden Seemächten, also den möglichen Gegnern im Seekrieg nicht mit minderwertigen Waffen entgegentreten zu müssen, wenn es gelten sollte, Deutschland gegen feindliche Angriffe auch zur See zu verteidigen.

Die Nassauklasse bildet die erste Division von vier deutschen Dreadnoughts oder Riesenschiffen; zu ihr zählen die Linienschiffe „Nassau“ (1908, Marinewerft, Wilhelmshaven), „Westfalen“ (1908, Weserwerft, Bremen), „Rheinland“ (1908, Vulkanwerft, Stettin), „Posen“ (1908, Germaniawerft, Kiel). Diese Schiffe sind 18 900 Tonnen groß, 146 Meter lang und 27 Meter breit; ihre Doppelschraubenmaschinen geben mit 20 000 Pferdestärken 20 Seemeilen Geschwindigkeit. Die schwere Bewaffnung von zwölf 28-Zentimeter-Schnellladekanonen steht in sechs Panzerdrehtürmen, wovon je einer vorn und achtern in der Mittschiffslinie, je zwei auf jeder Breitseite stehen, so daß je sechs schwere Geschütze in der Kiellinie nach voraus und achteraus feuern können, und acht nach jeder Breitseite. Die sechs Türme stehen auf einer Panzerkasematte; in der Kasematte ist die Mittelartillerie untergebracht, zwölf 15-Zentimeter-Schnellladekanonen, je sechs in jeder Breitseite, und zwar in eingezogenen Pforten, so daß der Bestreichungswinkel jedes Geschützes sehr groß ist. Zur Torpedobootsabwehr sind 16 8,8-Zentimeter-Schnellladekanonen auf den Decksaufbauten aufgestellt. Unter der Wasserlinie sind sechs Rohre für große Torpedos eingebaut. Zur Bedienung der Waffen und Maschinen sind für jedes Schiff 965 Mann Besatzung erforderlich.

Die Helgolandklasse zeigt abermals eine Steigerung in Größe und Bewaffnung; sie zählt wiederum vier Schiffe: „Helgoland“ (1909, Howaldtswerke, Kiel), „Ostfriesland“ (1909, Marinewerft, Wilhelmshaven), „Thüringen“ (1909, Weserwerft, Bremen) und „Oldenburg“ (1910, Schichauwerft, Danzig). Diese Klasse ist 22 800 Tonnen groß, 166½ Meter lang, 28½ Meter breit und mit 25 000 Pferdestärken 21 Seemeilen schnell. Die Bewaffnung zählt zwölf 30,5-Zentimeter-Schnellladekanonen, die ebenso in sechs Panzerdrehtürmen stehen wie die 28-Zentimeter-Kanonen der Nassauklasse; Mittelartillerie 14 15-Zentimeter-Schnellladekanonen in der Kasematte, leichte Artillerie 14 8,8-Zentimeter-Schnellladekanonen. Besatzung 1106 Mann.

Die Friedrichsklasse besteht aus den fünf Schiffen: „Friedrich der Große“ (1911, Vulkanwerft, Hamburg), „Kaiser“



Seiner Majestät Linienschiff „Pommern“ unter Volldampf

(1911, Marinewerft, Kiel), „Kaiserin“ (1911, Howaldtswerke, Kiel), „Prinzregent Luitpold“ (1912, Germaniawerft, Kiel) und „König Albert“ (1912, Schichauwerft, Danzig). Diese Schiffe sind 24 700 Tonnen groß, 172 Meter lang, 29 Meter breit, fast 22 Seemeilen schnell (bei 28 000 Pferdestärken). Sie sind die ersten Linienschiffe mit Turbinen, an Stelle der veraltenden Kolbendampfmaschinen. Die Bewaffnung umfaßt zehn 30,5-Zentimeter-Schnellade-kanonen in fünf Doppeltürmen, wovon drei in der Mittelschiffslinie stehen, und zwar so, daß im Hinterschiff ein Turm erhöht über dem achtersten Turm steht, seine Geschütze also über diesen Turm hinwegfeuern bei der Richtung nach hinten, also beim Heckfeuer; der vierte und fünfte Turm stehen schräg zueinander in den Breitseiten. Mittelartillerie, 14 15-Zentimeter-Schnellade-kanonen in der Kasematte, leichte zwölf 8,8-Zentimeter wie bei der Helgoland. Besatzung 1080 Mann.

Die Königsklasse ist noch im Bau; als erstes Schiff dieser Klasse lief im März 1913 das Linienschiff „König“ auf der Marinewerft von Wilhelmshafen vom Stapel; zwei andere Schiffe dieser Klasse sollen im Laufe dieses Jahres noch vom Stapel laufen, sie sind auf der Vulkanwerft in Hamburg und auf der Weserwerft in Bremen im Bau. Der Bau des vierten Schiffs dieser Klasse ist 1912 auf der Germaniawerft in Kiel begonnen; im Frühling 1913 wurden noch zwei Linienschiffsneubauten angefangen.

Neben den Linienschiffen hat sich noch eine zweite Gattung großer Kriegsschiffe zu Kampfschiffen für die Hochseeschlacht entwickelt, die Panzerkreuzer, auch Linienschiffskreuzer oder Kreuzerschlachtschiffe genannt; darunter versteht man jetzt Schiffe von der Größe der Linienschiffe, die nahezu ebenso schwer bewaffnet sind wie diese, aber leichteren Panzer tragen, dafür viel stärkere Maschinen, also größere Geschwindigkeit haben. Die Panzerkreuzer dienen sowohl für den Kreuzerkrieg in allen Meeresgegenden zur Bekämpfung feindlicher Kreuzer und zur Zerstörung feindlicher überseeischer Flottenstützpunkte, wie auch als Aufklärungsschiffe bei der Schlachtflotte, deren Kampf sie durch Umgehung der feindlichen Schlachtlinie wirk-

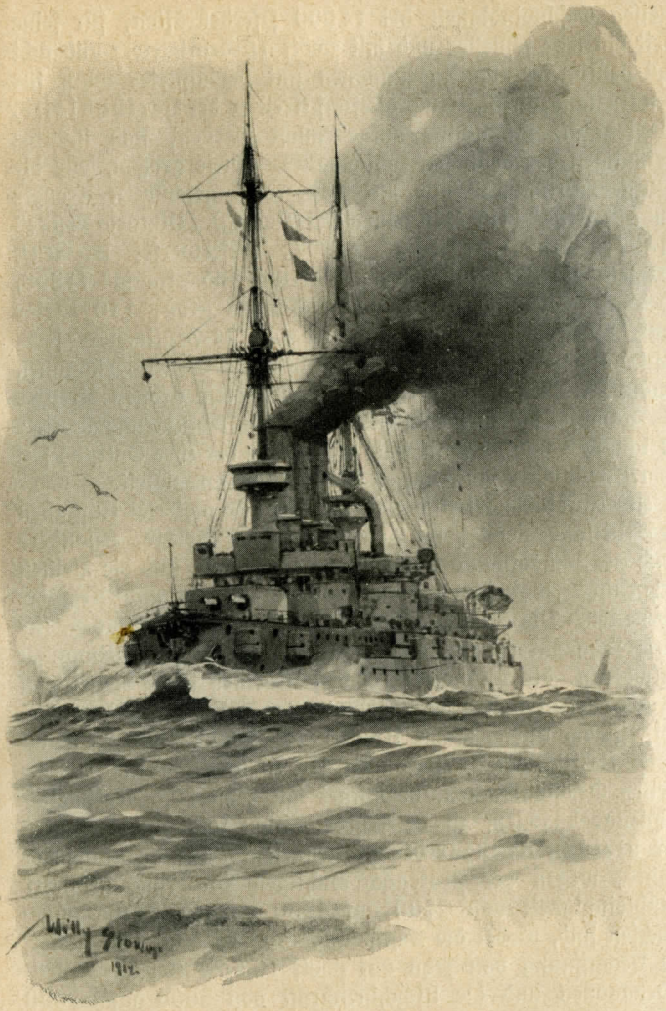
sam unterstützen sollen. Die Panzerkreuzer haben sich aus den alten Hochseepanzerkorvetten entwickelt, von denen die deutsche Marine nur eine, die alte „Hansa" (Seite 42) besaß. Erst 25 Jahre nach dem Bau dieses Schiffes lief der erste neuartige deutsche Panzerkreuzer, „Fürst Bismarck", auf der Marinewerft in Kiel vom Stapel; er ist 10690 Tonnen groß, 126 Meter lang und 19 Seemeilen schnell. Seine Bewaffnung besteht aus vier 24-Zentimeter-Schnelladekanonen in zwei Panzerdrehtürmen vorn und achtern, sowie aus zwölf 15-Zentimeter-Schnelladekanonen in sechs Panzerdrehtürmen und sechs Einzelkasematten; außerdem zehn 8,8-Zentimeter-Schnelladekanonen als leichte Artillerie. Besatzung 591 Mann.

Erst durch das Tirpitzsche Flottengesetz wurde der Bau von Panzerkreuzern in gleichmäßige Bahn gebracht; seit 1900 wurde jährlich ein solcher Kreuzer bewilligt. Die ersten fünf sind etwas kleiner als „Fürst Bismarck"; es sind die Panzerkreuzer „Prinz Heinrich" (1900, Marinewerft, Kiel), „Prinz Adalbert" (1901, Marinewerft, Kiel) und „Friedrich Karl" (1902, Blohm & Voß, Hamburg) von je 9000 Tonnen, 125 Meter Länge und 21 Seemeilen Geschwindigkeit, bewaffnet mit vier 21-Zentimeter-Schnelladekanonen („Prinz Heinrich" zwei 24-Zentimeter-Schnelladekanonen), zehn 15-Zentimeter-Schnelladekanonen und zwölf 8,8-Zentimeter-Schnelladekanonen, Besatzung 587 Mann; ferner die Schwesterschiffe „Roon" (1903, Marinewerft, Kiel) und „Yorck" (1904, Blohm & Voß, Hamburg) von 9500 Tonnen, 127 Meter Länge, Geschwindigkeit und Bewaffnung ungefähr wie „Friedrich Karl", Besatzung 629 Mann. Seitdem begannen die Panzerkreuzer zu wachsen. Das nächste Paar, „Gneisenau" (1906, Weserwerft, Bremen) und „Scharnhorst" (1906, Blohm & Voß, Hamburg) ist 11600 Tonnen groß, 144 Meter lang, 24 Seemeilen schnell und bewaffnet mit acht 21-Zentimeter-, sechs 15-Zentimeter-, achtzehn 8,8-Zentimeter-Schnelladekanonen; Besatzung 764 Mann. Der nächste Panzerkreuzer, „Blücher" (1908, Blohm & Voß, Hamburg) ist 15800 Tonnen groß, also beträchtlich größer als die gleichzeitig gebauten Linienschiffe der Deutschlandklasse, ist 161 Meter lang und

24 1/2 Meter breit; seine Kolbenmaschinen leisten mit 32000 Pferdestärken 26 Seemeilen Geschwindigkeit. Die Bewaffnung besteht aus zwölf 21-Zentimeter-Schnelladekanonen in sechs Panzerdrehtürmen, ferner aus acht 15-Zentimeter- und sechzehn 8,8-Zentimeter-Schnelladekanonen. Besatzung 887 Mann.

Mit dem nächsten Panzerkreuzer beginnen die Riesenschiffe nach Art der schon erwähnten Dreadnoughts; zuerst „von der Tann" (1909, Blohm & Voß, Hamburg), 19400 Tonnen groß, 172 Meter lang, 28 Seemeilen schnell (Turbinen von 79800 Pferdestärken); Bewaffnnng acht 28-Zentimeter-Schnellade-kanonen in vier Drehtürmen, der vorderste und achterste in in der Mittschiffslinie, die mittleren schräg zu einander in den Breitseiten, so daß alle vier Türme nach jeder Seite und je drei nach vorn und nach achtern feuern können; dazu als Mittelartillerie zehn 15-Zentimeter-Schnelladekanonen in Panzerkasematten und sechzehn 8,8-Zentimeter-Schnellade-kanonen auf und in den Decksaufbauten. Besatzung 910 Mann. Die folgenden beiden Schwesterschiffe „Moltke" (1910, Blohm & Voß, Hamburg) und „Goeben" (1911, ebenda) sind 23000 Tonnen groß, 186 Meter lang; ihre Turbinen leisten mit 84600 Pferdestärken 28 1/2 Seemeilen Geschwindigkeit. Bewaffnung zehn 28-Zentimeter-Schnelladekanonen, aufgestellt ähnlich wie bei der Friedrichklasse in fünf Türmen; außerdem je zwölf 15-Zentimeter- und 8,8-Zentimeter-Schnelladekanonen. Besatzung 1013 Mann. Über den neuesten deutschen Panzer-kreuzer „Seydlitz" (1912, Blohm & Voß, Hamburg) sind nähere Angaben noch nicht bekannt gegeben. Außer diesen Riesenschiffen sind noch drei große Panzerkreuzer im Bau, da-von einer in Hamburg bei Blohm & Voß und einer auf der Schichauwerft in Danzig. In den neuesten Panzerkreuzern besitzt Deutschland Prachtstücke ihrer Gattung, wie sie von gleicher Stärke und Schnelligkeit nicht einmal der altbewährte englische Schiffsbau zu leisten vermag.

Als Ersatz der veralteten Kreuzerfregatten mit Takelung wurde schon 1892 auf der Germaniawerft in Kiel der geschützte große Kreuzer „Kaiserin Augusta" vom Stapel gelassen, von 6056 Tonnen Größe und 118 Meter Länge, mit 21 1/2 See-



Panzerkreuzer „Blücher“

meilen Geschwindigkeit bei 14000 Pferdekräften, für seine Zeit ein sehr schnelles und mit zwölf 15-Zentimeter- und acht 8,8-Zentimeter-Schnellladekanonen gut bewaffnetes Schiff für den Auslandsdienst. Auch die fünf Kreuzer der Herthaklasse, die jetzt als Schulschiffe aufgebraucht werden, sind tüchtige Leistungen des deutschen Schiffsbaues. Diese großen, wie die „Kaiserin Augusta" nur mit Panzerdeck geschützten Kreuzer sind: „Hertha" (1897, Marinewerft, Danzig), „Viktoria Louise" (1897, ebenda), „Freya" (1897, Weserwerft, Bremen), „Vineta" (1897, Vulkanwerft, Stettin) und „Hansa" (1898, ebenda). Sie sind 5660—5890 Tonnen groß, 110 Meter lang, 19 Seemeilen schnell und mit zwei 21-Zentimeter-, sechs 15-Zentimeter- und vierzehn 8,8-Zentimeter-Schnellladekanonen bewaffnet. Besatzung 467 Mann. Da diese großen Kreuzer als Kampfschiffe zu wenig gepanzert, als Aufklärungskreuzer zu langsam und zu kostspielig waren, wurde ihre Gattung seit dem Tirpitzschen Flottengesetz nicht weiter entwickelt.

Als Aufklärungsschiffe und zugleich für vielerlei Aufgaben des Auslandsdienstes im Frieden wie im Kriege, besonders auch zur Schädigung des feindlichen Seehandels sind die kleinen Schnellkreuzer bestimmt, die früheren Avisos und Kreuzerkorvetten. Die deutsche Marineleitung hat es verstanden, für diese Schnellkreuzer eine ganz eigenartige Schiffsgattung zu entwickeln, die in vielen fremden Marinen ihrer vielseitigen Brauchbarkeit halber nachgeahmt worden sind. Als Versuchsschiff ist der älteste kleine Kreuzer „Gefion" (1893, Schichauwerft, Danzig) von 3770 Tonnen, 109 Meter Länge und 19 Seemeilen Geschwindigkeit, bewaffnet mit zehn 10,5-Zentimeter-Schnellladekanonen, zu betrachten. Ihm folgten die Bauten der kleinen Kreuzer des Flottengesetzes, die im Laufe der Jahre, wegen der strategisch wichtigen Forderung größerer Geschwindigkeit von 2600 auf 4550 Tonnen Größe angewachsen sind, wobei die Schiffslänge von 104 auf 136 Meter, die Bewaffnung von zehn auf zwölf 10,5-Zentimeter-Schnellladekanonen und die Maschinenkraft von 6000 auf 25000 Pferdestärken zunahm. Im folgenden sind die kleinen Kreuzer gruppenweise nach ihrem Alter zusammengestellt.

Die zehn ältesten kleinen Kreuzer der Gazelleklasse, nämlich „Gazelle“ (1898, Germaniawerft, Kiel), „Niobe“ (1899, Weserwerft, Bremen), „Nymphe“ (1899, Germaniawerft, Kiel), „Thetis“ (1900, Marinewerft, Danzig), „Ariadne“ (1900, Weserwerft), „Amazone“ (1900, Germaniawerft), „Meduſa“ (1900, Weserwerft), „Frauenlob“ (1902, ebenda), „Arkona“ (1902, ebenda), „Undine“ (1902, Howaldtswerke, Kiel) ſind 2600—2700 Tonnen groß, 22 Seemeilen ſchnell; Beſatzung 262—275 Mann.

Die ſieben kleinen Kreuzer der Hamburgklaſſe, und zwar „Hamburg“ (1903, Vulkanwerft, Stettin), „Bremen“ (1903, Weserwerft), „Berlin“ (1903, Marinewerft, Danzig), „München“ (1904, Weserwerft), „Lübeck“ (1904, Vulkanwerft), „Leipzig“ (1905, Weserwerft) und „Danzig“ (1905, Marinewerft, Danzig) ſind 3250 Tonnen groß, 23 Seemeilen ſchnell; Beſatzung 322 Mann. Dann folgen die kleinen Kreuzer „Königsberg“ (1905, Marinewerft, Kiel) mit 3400 Tonnen und 24 Seemeilen; ferner die drei Schweſterſchiffe „Stuttgart“ (1906, Marinewerft, Danzig), „Nürnberg“ (1906, Marinewerft, Kiel) und „Stettin“ (1906, Vulkanwerft, Stettin) mit 3470 Tonnen und 26 Seemeilen; beträchtlich größer ſind die nächſten, „Dresden“ (1907, Blohm & Voß, Hamburg) und „Emden“ (1908, Marinewerft, Danzig) mit 3650 Tonnen und 24 Seemeilen.

Die Kolbergklaſſe zeigt eine Steigerung in der Größe; ihre vier kleinen Kreuzer „Kolberg“ (1908, Schichauwerft, Danzig), „Mainz“ (1909, Vulkanwerft), „Augsburg“ (1909, Marinewerft, Kiel) und „Cöln“ (1909, Germaniawerft) ſind 4350 Tonnen groß und 27 Seemeilen ſchnell.

Die Magdeburgklaſſe iſt noch etwas größer; zu ihr gehören die kleinen Kreuzer „Breslau“ (1911, Vulkanwerft), „Magdeburg“ (1911, Weserwerft), „Straßburg“ (1911, Marinewerft, Wilhelmshaven), „Stralſund“ (1911, Weser, werft), „Karlsruhe“ (1912, Germaniawerft) und „Roſtock“ (1912, Howaldtswerke) von 4550 Tonnen, 27—28 Seemeilen Geſchwindigkeit und 370 Mann Beſatzung. Im Bau ſind noch vier kleine Kreuzer ungefähr derſelben Größe.

Für den Seekrieg, also für die Verteidigung der Nordsee gegen feindliche Blokadeflotten, sind außer den bisher genannten Schiffsarten der Linienschiffe, Panzerkreuzer und kleinen Kreuzer die Torpedofahrzeuge und Unterseeboote wichtig. An Torpedofahrzeugen, auch große Torpedoboote genannt, besitzt die deutsche Marine ungefähr 150 Stück von 230 bis etwa 700 Tonnen Größe und 21 bis 33 Seemeilen Geschwindigkeit, bewaffnet mit mehreren Torpedoausstoßrohren und leichten Schnelladekanonen.

Jede im Dienst befindliche Torpedobootsflottille besteht aus einem Flottillenfahrzeug und zwei Halbflottillen von je fünf großen Torpedobooten. An Unterseebooten neuester Bauart, auf der Germaniawerft in Kiel und der Marinewerft in Danzig erbaut, sind etwa 20 Stück kriegsfertig; im Bau sind vielleicht schon wieder ebensoviele. Während die großen Torpedoboote die Hochseeflotte begleiten und die feindlichen Panzergeschwader sowohl in der Seeschlacht bei Tage, wie besonders nachts beim Anmarsch angreifen sollen, dienen die alten kleinen Torpedoboote, etwa 70 Stück von 85—180 Tonnen und 16—24 Seemeilen Geschwindigkeit, dazu, die Küstengewässer und Flußmündungen zu verteidigen. Bei Tage fällt den unsichtbar unter Wasser angreifenden Unterseebooten diese Aufgabe zu. Schließlich rechnen auch die Minendampfer zu den Kampfschiffen; sie sollen irgendwo auf dem Kriegsschauplatz, also in der Nord- und Ostsee, Minen ausstreuen, deren Lage so gewählt werden muß, daß sie feindlichen Schiffen möglichst schädlich werden, aber die Bewegungen der eigenen Schiffe nicht gefährden. Bis jetzt besitzt die deutsche Flotte drei solcher Streuminendampfer, „Pelikan" (Stapellauf 1890), „Nautilus" (1906) und „Albatros" (1907) von ungefähr 2000 Tonnen Größe und 16 bis 21 Seemeilen Geschwindigkeit.

Zu erwähnen sind noch die kleinsten Kriegsschiffe, die Kanonenboote „Iltis", „Jaguar", „Tiger", „Luchs", „Panther" und „Eber", von 900—1000 Tonnen, 14 Seemeilen, 64 Meter Länge, die beiden ersten bewaffnet mit vier 8,8-Zentimeter-Schnelladekanonen, die andern mit zwei 10,5-Zentimeter-Schnelladekanonen und dazu je acht Maschinengewehren;

diese Schiffe sind ohne jeden Panzerschutz, sind 1898—1903 erbaut und dienen als Stationsfahrzeuge im Auslande, wo sie infolge ihres geringen Tiefganges von 3,3 Meter auch Flußfahrten auf dem Yangtse, dem Hsikiang, dem Amazonenstrom, Orinoko und La Plata unternehmen können. Für den oberen Yangtse und seine Nebenflüsse dienen die Flußkanonenboote „Vaterland", „Tsingtau" (beide 1903 erbaut) und „Otter" (1909) von 270 Tonnen, 13—14 Seemeilen Geschwindigkeit.

Zu den Spezialschiffen der Marine rechnen außer den drei Minendampfern noch einige Schiffe zu verschiedenen Zwecken, darunter die Kaiserjacht „Hohenzollern" (1892, Vulkanwerft, Stettin) von 4280 Tonnen und 21 Seemeilen Geschwindigkeit, ein sehr schönes Schiff seiner Zeit, jetzt aber in der Bauweise gänzlich veraltet, so daß sein Ersatz durch einen Neubau bereits beschlossen ist. Andere Spezialschiffe sind die Vermessungsfahrzeuge „Planet" und „Möwe" von 650 Tonnen, die mit dem alten Kanonenboot „Hyäne" den hydrographischen Vermessungsdienst in den heimischen Gewässern und in den deutschen Schutzgebieten in West- und Ostafrika und in der Südsee versehen. Ferner das Stationsschiff „Loreley" von 925 Tonnen in Konstantinopel, das Dockschiff „Vulkan" zum Heben gesunkener Unterseeboote und der Begleitdampfer „Titania" von 2500 Tonnen, ein früherer Handelsdampfer, der beim Kreuzergeschwader in Ostasien gebraucht wird. Als Fischereikreuzer und Hafenschiffe werden die alten Avisos „Zieten", „Meteor" und „Comet" verwendet; mehrere alte Kreuzerfregatten dienen als abgetakelte Hulken noch als Kasernen- und Lazarettschiffe.

Die Stärke der deutschen Kriegsflotte kann nur nach dem gleichzeitigen Gefechtswerte fremder Kriegsflotten beurteilt werden, die möglicherweise einmal, sei es bald, sei es später, die Gegner der deutschen Flotte werden könnten. Wenn man die deutschen und die fremden Kriegsschiffslisten aus den Jahren 1888 und 1913 betrachtet, so findet man folgende ungefähren Verhältniswerte: Im Jahre 1888 war die deutsche Flotte ungefähr doppelt so stark wie die amerikanische; aber die fran-

zösische Flotte war damals dreimal stärker als die deutsche, und die britische Flotte war sogar reichlich fünfmal stärker als die deutsche. Innerhalb des ersten Vierteljahrhunderts der Regierungszeit unseres seekundigen Kaiser Wilhelms II., also von 1888 bis 1913 hat sich das Stärkeverhältnis zwischen den vorgenannten Flotten dank der unermüdlichen Fürsorge unseres Kaisers und dank der wachsenden Erkenntnis im deutschen Volke vom Einfluß der Seemacht auf die Geschicke aller tatkräftigen, aufstrebenden Völker sehr erheblich zu unseren Gunsten verschoben. Die britische Flotte ist jetzt nur noch reichlich doppelt so stark, wie die deutsche; die amerikanische Flotte ist jetzt freilich ebenso stark wie die deutsche geworden, dafür ist aber die französische weit zurückgeblieben, so daß sie jetzt um 1/4 schwächer als die deutsche ist.

Das Verhältnis war also so:

	A.	D.	F.	E.
1888	1	2	6	10
1913	4	4	3	8

Während also 1888 England noch reichlich dreifach der deutschen und amerikanischen Flotte zusammen überlegen war, würde jetzt die britische Flotte in einer verbündeten deutsch-amerikanischen Flotte einen ebenbürtigen, nicht ohne harten Widerstand bezwingbaren Gegner finden. Mit andern Worten: ohne einen scharfen Schuß zu feuern, würde künftig das politische Gleichgewicht auf See und in allen Seemachtsfragen hergestellt sein, wenn Deutschland und die Vereinigten Staaten gemeinschaftlich und Hand in Hand die doppelt so starke britische Seemacht in Schach halten würden. Solche auf Interessengemeinschaft begründete Bundesgenossenschaft ist freilich bei dem unberechenbaren Unabhängigkeitssinn der Amerikaner vorläufig eine recht unsichere Sache, auf die das von der britischen Seemacht stärker bedrohte Deutsche Reich nicht rechnen darf. Trotzdem aber die britische Oberherrschaft zur See durch das kräftige Heranwachsen der ame-

rikanischen und deutschen Flotte von Jahr zu Jahr tatsächlich mehr eingeschränkt wird, liegt im Ausbau dieser beiden Flotten keinerlei Gefahr für England. Denn es ist ganz undenkbar, daß Deutschland oder Amerika je einen Angriffskrieg gegen England führen könnte. Aber auch England hat, je mehr die deutsche Flotte anwächst, umsoweniger Aussicht, ohne sehr starke eigene Schädigung die weit schwächere deutsche Flotte niederzukämpfen. Hier tritt der Tirpitzsche Risikogedanke in Wirkung: „Der Kernpunkt unserer ganzen Flottengesetze ist, ein Risiko für jeden Angreifer zu schaffen. Wenn wir das erreicht haben, namentlich einem Gegner gegenüber, der Geschäftsmann ist, dann werden wir schon zur Einigung über differierende Fragen kommen."

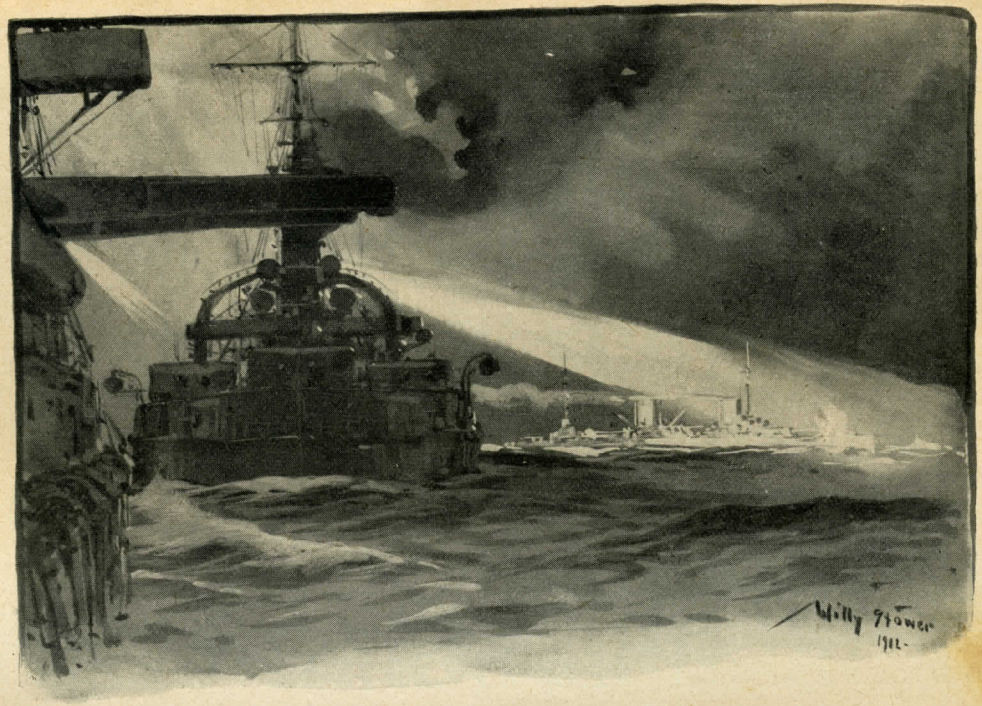
Mit der Thronbesteigung unserers Kaisers hatte die neue, arbeitsreiche Zeit kraftvollen Fortschritts für die deutsche Flotte begonnen; es bleibt das unvergängliche Verdienst unseres Kaisers, die Deutschen dem Meere näher gebracht zu haben, ihnen mit unermüdlicher Geduld und unendlicher Mühe das rechte Verständnis für deutsche Seegeltung vermittelt zu haben. Um Deutschland den ihm gebührenden Anteil am Seehandel und Seeverkehr zu sichern, darum schuf er die mächtige, auch den stärksten Gegnern zur See Achtung einflößende Flotte.

Deshalb findet auch die deutsche Handelsflotte jederzeit kräftige Förderung durch den Kaiser, der seine Fürsorge in gleichem Maße den hamburgischen wie bremischen Dampfergesellschaften zu teil werden läßt. Mit großem marinetechnischen Verständnis verfolgte der Kaiser alle die Riesenschiffbauten der ersten deutschen Schnelldampfer bis zu den jetzigen Mammutdampfern der Imperatorklasse, mit denen die Hamburg-Amerika-Linie alle bisher irgendwo auf der Erde gebauten Schiffe weit übertrumpft hat. Dem ganz persönlichen Einfluß des Kaisers ist es zu danken, daß der deutsche Schiffbau allmählich dem britischen, also dem besten der Erde, ebenbütig wurde. Dadurch sparte der Kaiser dem deutschen Volke viele Hunderte von Millionen; denn früher, vor seiner Einwirkung, hatten gerade die großen Dampfergesellschaften, der Norddeutsche Lloyd wie die Hamburg-Amerika-Linie, ihre größten und besten Schiffe in Eng-

land bauen lassen und dadurch große Geldmittel der deutschen Volkswirtschaft entzogen. Deshalb verfolgt der Kaiser auch mit besonderer Anteilnahme das stetige gesunde Aufblühen der Hansastädte Hamburg und Bremen seit seinem Regierungsbeginn; denn diese größten deutschen Seehäfen sind die Herzkammern des deutschen Seehandels, in ihnen hat der Seeverkehr deutscher Schiffe im letzten Vierteljahrhundert in erstaunlichem Maße zugenommen.

Die beiden reichen Handelsplätze mit ihrer Schiffahrt bilden in einem Seekriege wichtige Angriffspunkte für einen seemächtigen Gegner. Darum finden fast alljährlich unter den Augen des obersten Kriegsherrn der Marine, des Kaisers, die bedeutsamsten Flottenmanöver in der Nordsee statt. Da sind Kuxhaven und die Mündung des Kaiser-Wilhelm-Kanals bei Brunsbüttel, ferner Bremerhaven-Geestemünde und die Insel Borkum befestigte Flottenstützpunkte, die im Zusammenwirken mit dem stark bewehrten Reichskriegshafen Wilhelmshaven die Unternehmungen der deutschen Hochseeflotte unterstützen und den im Kampf beschädigten Schiffen Zuflucht und Ausbesserungsgelegenheit mit Schwimm- und Trockendocks und Schiffswerften gewähren. Alle diese Plätze sind zugleich dafür bestimmt, daß die Seestreitkräfte dort ihren Bedarf an Kohlen, Geschossen und Pulverladung für die Geschütze, sowie an Lebensmitteln ergänzen können.

Dort an der Nordseeküste hat die stete Kriegsbereitschaft der deutschen Flotte den denkbar höchsten Grad erreicht seit den fast alljährlich sich wie Regen, Sturm und Sonnenschein wiederholenden Kriegsdrohungen des zuweilen recht nervösen englischen Volks und seiner die öffentliche Meinung im Lande ungünstig aufregenden Zeitungen. Seit Jahren zieht die englische Regierung mehr und mehr Panzergeschwader und Torpedobootsflottillen in ihren Nordseehäfen zusammen. Da gilt es auf der Wacht zu sein, damit in Zeiten der wiederkehrenden Spannungen nicht etwa die deutschen Zeitungsleser Berichte von der Überumpelung der deutschen Flotte lesen, noch ehe ein Krieg erklärt ist. Solchen wohlmeinenden Rat hat uns vor einiger Zeit ein britischer Parlamentarier gegeben. Nun,



Flottenmanöver bei Nacht

je mehr die Kriegsbereitschaft und die Gefechtskraft der deutschen Flotte wächst, um so gründlicher werden die Engländer es sich überlegen, ob sie gegen das Volk Krieg führen wollen, das ihnen unter allen Völkern der Erde an Ehrbarkeit, Männlichkeit, guter Sitte und Wohlerzogenheit am nächsten steht, ihnen in allen guten Eigenschaften, die Menschen haben können, innig verwandt ist. Wenn sie diese ihre Vettern, die ebenso stolz und brav und blond wie sie selbst sind, lediglich aus häßlichem Neid vergewaltigen wollten, gäbe es heiße blutige Kämpfe, die die beiden besten Herrenvölker der Erde schwächen und die minderwertigen Völkerhorden sehr zum Schaden der gesamten menschlichen Gesittung stärken würden.

Aufrichtige und zuverlässige Freunde findet nur der Starke; denn Macht ist des Staates Freiheit, wie Friedrich List einst sagte. Das deutsche Volk schuldet seinem seekundigen Kaiser für alle Zeiten Dank, daß er das Wort des Volkswirtes zur Tat machte und dem Deutschen Reiche die Flotte schuf, die es bitter nötig braucht, um mit den Briten und den anderen überseeischen Völkern im Frieden leben zu können. Die deutschen gepanzerten Linienschiffe sind wie dereinst die hansischen Fredekoggen dazu bestimmt, die neuhansische, deutsche Hochseeschiffahrt zu sichern, ihr Schutz und Schirm auf allen Meeren zu sein, denn heutzutage bedeutet Reichsgewalt auch Seegewalt!

* *
*

Club Estudios
FRIEDENDORFF
Sección Biblioteca

Schaffsteins Blaue Bändchen

enthalten Gedichte, Märchen, Sagen, Erzählungen und Lebensbilder. Einige Bändchen sind schon für kleinere Kinder, andere für größere und für Erwachsene geeignet. Jedes Bändchen ist reich illustriert und kostet 30 Pf. kartoniert, in Leinen gebunden 60 Pf.

1. Tra-ri-ra. Alte deutsche Kinderlieder.
2. Von Hühnchen und Hähnchen. 25 Tiermärchen.
3. Von Blumen und Bäumen. Märchen, Sagen und Legenden.
4. Bergkristall und andere Weihnachtsgeschichten (Rosegger u. a.).
5. Der abenteuerliche Simplizissimus von Grimmelshausen.
6. Mutschi und andere Scherzmärchen.
7. Reineke Fuchs nach der Lübecker Ausgabe von 1498.
8. Eddasagen.
9. Handwerk hat einen goldenen Boden. Sechs Erzählungen.
10. Aus Goethes Jugendzeit. Aus „Dichtung und Wahrheit".
11. Im Sonnenschein. Kinderlieder deutscher Dichter.
12. Pussi Mau und andere Tiergeschichten von Scharrelmann u. a.
13. Von Holden und Unholden. Märchen, Sagen und Schwänke.
14. Kleine Helden. Drei Erzählungen von Amicis u. a.
15. Robinson Crusoe von Defoe.
16. Von Dornröschen und anderen Königskindern. (Grimm.)
17. Rübezahl, der Geist des Riesengebirges von Musäus.
18. Walther und Hildegunde von Karl Simrock.
19. Nordseegeschichten (Sock, Holm, Lobsien, Storm u. a.).
20. Vom Geißbuben zum Rekruten Friedrichs des Großen.
21. Klein Heini, ein Großstadtjunge, von Rich. Hennings.
22. König Bob, der Elefant, ein Urwaldmärchen von Th. Volbehr.
23. Rheinsagen von Ludwig Bechstein.
24. 25. Balladen und Lieder zur deutschen Geschichte. I. Teil: Bis zum westfälischen Frieden. II. Teil: Vom Großen Kurfürsten bis zur Gegenwart.
26. Von Hänsel und Gretel und anderen Kindern. (Grimm.)
27. Münchhausens Reisen und Abenteuer von G. A. Bürger.
28. Siegfried, der Nibelungenheld.
29. Geschichten aus der Franzosenzeit von Freytag u. a.
30. Aus Goethes Studentenzeit. Aus „Dichtung und Wahrheit".
31. 500 Rätsel und Scherzfragen von Karl Simrock.
32. Tiermärchen neuerer Dichter.
33. Natursagen von Dr. Zaunert.
34. Unter flatternden Fahnen. Kriegsnovellen v. Liliencron u. a.
35. Mogli, das Dschungelkind von R. Kipling.
36. Vom tapferen Schneiderlein und von anderen lustigen Leuten. (Grimm.) Nr. 16, 26, 36 bilden eine einheitliche Sammlung.
37. Till Eulenspiegel. Mit Bildern von Ramberg.
38. Nordische Heldensagen. (Wieland der Schmied u. a.)
39. Bauerngeschichten. (Sohnrey, Rosegger u. a.)
40. Ernst Moritz Arndt, Erinnerungen aus dem äußeren Leben.

Weitere Bändchen sind in Vorbereitung.

Ausführliche Prospekte stehen gern zu Diensten.

Schaffsteins Grüne Bändchen.

Quellen zur Geschichte und Geographie: Chroniken, Kriegstagebücher, Reisebeschreibungen, Berichte berühmter Entdecker u. a. Jedes Bändchen ist reich illustriert, eignet sich für Erwachsene und für die Jugend und kostet 30 Pf. kartoniert, in Leinen 60 Pf.

1. Aus germanischer Urzeit.
2. Schlachtenbilder 1870/71.
3. Im Hinterlande von Deutsch-Ostafrika von Herzog Adolf Friedrich zu Mecklenburg.
4. Auf dem alten Seewege nach Indien.
5. Aus den Kriegsjahren 1806/13 von Ludwig Schlosser.
6. Zwei Jahre in der Fremdenlegion von Erwin Rosen.
7. Die Zerstörung Magdeburgs 1631.
8. Über den Transhimalaja von Sven Hedin.
9. Festes Land am Südpol von Carsten Borchgrevink.
10. 11. 12. Erster, Zweiter und Dritter Bericht des Ferdinand Cortez über die Eroberung von Mexiko.
13. Im Kampfe gegen die Hereros von Hauptmann M. Bayer.
14. Durch den brasilianischen Urwald von K. A. Wettstein.
15. Zu unruhiger Zeit in Marokko von Rud. Zabel.
16. Im australischen Busch von Stefan von Kotze.
17. Aus dem Siebenjährigen Kriege von Archenholtz-Duvernoy.
18. Förster Flecks Erlebnisse in Rußland 1812/14.
19. Im Lande der deutschen Diamanten von Ernst Vollbehr.
20. Bei den Indianern am Schingu von Karl v. d. Steinen.
21. Krupp 1812—1912 von Wilh. Jutzi.
22. Karl der Große, nach Einhard, Notker u. a. Quellen.
23. Schleswig-holsteinische Feldzugserinnerungen 1848/51.
24. Im neuen China, Reiseeindrücke von J. Dittmar.
25. Eskimoleben von Roald Amundsen.
26. Preußens Erhebung und der Befreiungskampf 1813.
27. Die Zeit der Völkerwanderung.
28. Beim roten Halbmond vor Tripolis von Dr. F. Theilhaber.
29. Majestäten der Wildnis von Dr. Th. Zell.
30. Dem Untergang nahe! von Sven Hedin.
31. Kohlenbergwerk von Otto Saure.
32. Wir Jungen von 1870/71 von Hermann Schaffstein.
33. Ludwigs XVI. Gefangenschaft und Tod, Tagebuch seines Kammerdieners Clery.
34. Nach Frankreich hinein 1814.
35. Kaiser Wilhelm II. von Hofprediger D. Rogge.
36. Kindheitserinnerungen eines Sioux-Indianers (Ohiesa).
37. Der Balkankrieg 1912/13 von Dr. Colin Roß.
38. Jagden in Steppe und Wildnis von Theodor Roosevelt.
39. Auf einsamen Wegen in Nordost-Sibirien (Iden-Zeller).
40. Die deutsche Flotte von Georg Wislicenus.
41. Die unterseeischen Telegraphenkabel von H. Pfizner.
42. Demagogen-Verfolgungen, 1815—40.

Weitere Bändchen sind in Vorbereitung.
Ausführliche Prospekte stehen gern zu Diensten.